Gazzetta Ufficiale

DEL REGNO D'ITALIA

Anno 1908 — **ROMA — Lunedì, 6 aprile** — **Numero 81.**

DIREZIONE
in Via Larga nel Palazzo Baleani

Si pubblica in Roma tutti i giorni non festivi

AMMINISTRAZIONE
in Via Larga nel Palazzo Baleani

Abbonamenti

In Roma, presso l'Amministrazione:	anno L. **22**;	semestre L. **12**;	trimestre L. **9**
» a domicilio e nel Regno	» » **32**;	» » **19**;	» » **10**
Per gli Stati dell'Unione postale	» » **80**;	» » **41**;	» » **22**

Per gli altri Stati si aggiungono le tasse postali

Gli abbonamenti si prendono presso l'Amministrazione e gli Uffici postali; decorrono dal 1° d'ogni mese.

Inserzioni

Atti giudiziarii . . . . L. **0.25** } per ogni linea o spazio di linea.
Altri annunzi . . . . » **0.30** }

Dirigere le richieste per le inserzioni esclusivamente alla *Amministrazione della Gazzetta.*

Per le modalità delle richieste d'inserzioni vedansi le avvertenze in testa al foglio degli annunzi.

Un numero separato in Roma cent. **10** *— nel Regno cent.* **15** *— arretrato in Roma cent* **20** *— nel Regno cent.* **30** *— all'Estero cent.* **35**
Se il giornale si compone d'oltre 16 pagine, il prezzo si aumenta proporzionatamente.

SOMMARIO

Parte Ufficiale

LEGGI E DECRETI

Il numero* 111 *della raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno contiene la seguente legge:

VITTORIO EMANUELE III
per grazia di Dio e per volontà della Nazione
RE D'ITALIA

Il Senato e la Camera dei deputati hanno approvato;
Noi abbiamo sanzionato e promulghiamo quanto segue:

Art. 1.

Il Governo del Re è autorizzato a provvedere, con effetto dal 1° luglio 1910, all'esercizio delle linee di navigazione inscritte negli uniti elenchi (allegati *B* e *C*).

Le linee *A*, *B*, *C* e *D*, contemplate nell'allegato *B*, saranno esercitate dall'azienda ferroviaria dello Stato; le linee comprese nei gruppi dall'1 al 18 inclusivi saranno affidate all'industria privata.

Per disciplinare l'eventuale esercizio di Stato delle linee comprese nei gruppi 14, 15, 16 e 17, quando non fossero aggiudicate, il Governo presenterà, fra sei mesi dalla diserzione delle aste, un apposito disegno di legge.

Linee da esercitarsi dall'azienda ferroviaria dello Stato.

Art. 2.

Sono esercitate dall'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, con le norme e disposizioni stabilite dalla legge 7 luglio 1907, n. 429, in quanto non sia altrimenti disposto dalla presente legge, le linee di navigazione:

tra Civitavecchia e Golfo Aranci, con prolungamento a Terranova e ritorno, giornaliera;

tra Golfo Aranci e Maddalena e ritorno, giornaliera;

tra Napoli e Palermo e ritorno, giornaliera;

tra Napoli, Messina, Reggio Calabria, Riposto, Catania, Siracusa e ritorno, bisettimanale.

I piroscafi adibiti alle linee esercitate dall'Amministrazione delle ferrovie dello Stato avranno per porto di armamento Palermo.

Il ministro del tesoro corrisponderà alla predetta Amministrazione per le linee *A*, *B*, *C* e *D* dell'allegato *B* la sovvenzione annua di L. 2,700,000.

Le spese e gli introiti relativi al servizio di navigazione, formeranno capitoli speciali del bilancio ferroviario.

Alla manutenzione ordinaria e straordinaria dei galleggianti ed al loro rinnovamento si provvede come pel materiale rotabile.

I materiali di scorta e di consumo sono forniti dal magazzino delle ferrovie dello Stato.

Art. 3.

La navigazione costituisce un servizio della Direzione generale delle ferrovie dello Stato.

Con deliberazione del Consiglio d'amministrazione, su proposta del direttore generale e con l'approvazione del ministro dei lavori pubblici, di concerto rispettivamente con quelli della marina e delle poste e dei telegrafi, sono aggregati all'Ispettorato centrale dell'Amministrazione ferroviaria due ufficiali superiori della marina militare, di cui uno appartenente allo stato maggiore della R. marina e l'altro al genio navale, ed un funzionario superiore del Ministero delle poste e dei telegrafi.

Art. 4.

L'esercizio di Stato delle suddette linee di navigazione è regolato dalle stesse norme che valgono per la marina mercantile, in quanto non siano variate dalla presente legge.

Art. 5.

I piroscafi addetti alle linee di navigazione suindicate appartenenti allo Stato non sono soggetti a pignoramento o sequestro, nè a vendita giudiziale.

Le stesse disposizioni si applicano al materiale fisso e galleggiante ed agli arredi, attrezzi, provviste ed officine aventi la stessa destinazione.

I piroscafi noleggiati non potranno essere venduti o in qualunque modo alienati senza il consenso dello Stato, se non dopo spirato il termine del noleggio.

Art. 6.

La costruzione dei piroscafi suindicati sarà affidata all' industria nazionale per modo che essa sia, per quanto possibile, equamente ripartita fra gli stabilimenti delle diverse parti del Regno.

Per raggiungere questo intento l' Amministrazione delle ferrovie dello Stato potrà, previa deliberazione del Consiglio dei ministri, prescindere dalle gare di appalto e dai risultati di esse per la costruzione od acquisti e procedere invece a trattativa privata.

Quando non sia possibile ottenere dall'industria nazionale prezzi non superiori al 5 per cento di quelli conseguibili all'estero, o la costruzione di ciascun piroscafo entro 18 mesi, al massimo, dall'ordinazione, si potrà, con l'osservanza delle norme prescritte nel precedente capoverso, commettere la costruzione dei piroscafi ai cantieri stranieri.

Uno dei piroscafi adibiti a ciascuna delle due linee principali *A* e *C* potrà essere di costruzione straniera.

I piroscafi da assegnarsi alle linee di navigazione di Stato dovranno corrispondere a tutte le caratteristiche richieste alle lettere *A*, *B*, *C*, *D*, dell'allegato *B*.

Art. 7.

I piroscafi sono muniti di un guidone, che indichi il servizio a cui sono destinati.

Art. 8.

Ferme restando, come è stabilito dall'art. 2 della presente legge, le disposizioni della legge 7 luglio 1907, n. 429, i limiti d'età e le norme per l'assunzione, trattamento e disciplina del personale adibito al servizio di navigazione, sono stabiliti con regolamento speciale approvato per decreto Reale, udito il Consiglio dei ministri.

Il personale occorrente per i posti di capitano, di ufficiali di coperta, di ufficiali di macchina e per gli equipaggi potrà essere reclutato nella riserva navale o fra quello proveniente dalla R. marina ed anche dalla marina mercantile, secondo le norme che saranno pure fissate nell'anzidetto regolamento speciale.

Art. 9.

Appena promulgata la presente legge il Ministero della marina consentirà il passaggio all'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, a richiesta della medesima, di uno o due ufficiali del genio navale, che ne facciano domanda.

I detti ufficiali, fino all'attuazione del regolamento speciale, di cui al precedente articolo, devono essere considerati fuori ruolo, ed hanno provvisoriamente le qualifiche, le indennità e le competenze accessorie stabilite dal Consiglio di amministrazione delle ferrovie dello Stato.

Art. 10.

Il personale componente gli equipaggi pei piroscafi suindicati sarà, anche agli effetti della legge degli infortuni degli operai sul lavoro, inscritto all'Istituto di previdenza del personale delle ferrovie dello Stato, di cui nella legge 22 marzo 1907, n. 132, eccettuati i comandanti e gli ufficiali di coperta e di macchina provenienti dalla R. marina, i quali conserveranno, quando cessano dal servizio, il diritto di conseguire la pensione loro competente per il servizio prestato complessivamente nella R. marina, e nel servizio di navigazione per conto dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, da liquidarsi secondo le disposizioni del testo unico della legge sulle pensioni civili e militari, approvato con R. decreto 21 febbraio 1895, n. 70, ferme restando, per gli stipendi, le ritenute di cui nella legge 7 luglio 1876, n. 3212 (serie 2ª).

Le medesime disposizioni sono estese agli ufficiali del genio navale, di cui all'articolo precedente, dal giorno

della loro definitiva sistemazione nel personale dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato.

Nel regolamento speciale saranno stabilite le norme per il riparto dell'onere del pagamento della pensione fra il Tesoro e l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato.

Art. 11.

I capitani di lungo corso, preposti al comando dei piroscafi dello Stato, sono obbligati d'inscriversi nei ruoli della riserva navale.

Art. 12.

Nella prima attuazione del servizio l'amministrazione delle ferrovie dello Stato assumerà il personale in servizio della Navigazione generale italiana al 30 giugno 1910, il quale al 1° luglio 1907 era addetto ai piroscafi normalmente adibiti alle linee Civitavecchia-Golfo Aranci, Napoli-Reggio e Napoli-Palermo, distinte rispettivamente dai numeri XXXII, XXXIII, XXXIV, delle convenzioni vigenti, purchè si trovi nelle condizioni che saranno stabilite nel regolamento speciale di cui all'art. 8 e abbia fatto, entro il 30 giugno 1909, domanda individuale per essere assunto in servizio della navigazione di Stato.

Per coloro che in forza del precedente comma, siano assunti dall'Amministrazione e che siano iscritti allo Istituto di previdenza del personale ferroviario, il servizio prestato alla dipendenza della Navigazione generale italiana è valutato agli effetti dell'art. 55 dello Statuto approvato col Regio decreto 23 maggio 1907, n. 289.

Art. 13.

Gli orari delle linee devono essere concordati fra il Ministero delle poste e dei telegrafi e l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato.

Art. 14.

Il servizio postale sarà regolato e vigilato dal Ministero delle poste, il quale lo farà eseguire a bordo dai suoi speciali ufficiali ed agenti in locali idonei bene aereati e circondati da opportune garanzie di sicurezza.

Per la custodia dei dispacci chiusi e dei pacchi durante la traversata sarà destinato un locale di stiva sussidiario con apposito boccaporto chiuso e vigilato dal personale postale.

Art. 15.

Gli alloggi, il vitto ed i rapporti degli ufficiali ed agenti postali a bordo, compresi i funzionari preposti alla periodica vigilanza dei servizi postali, saranno regolati d'accordo fra l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato ed il Ministero delle poste.

Art. 16.

Fino a che non abbia effetto la disposizione di cui al secondo comma del presente articolo, sulle linee esercitate dallo Stato in forza dell'art. 2 sono provvisoriamente applicate le tariffe stabilite dagli articoli 39 e 41 del capitolato, allegato *A*, della presente legge.

Nella revisione delle condizioni dei trasporti e nella semplificazione delle tariffe prescritte dall'art. 38 della legge 7 luglio 1907, n. 429, saranno stabilite le condizioni generali dei trasporti e le tariffe applicabili alle linee di navigazione esercitate dallo Stato, e le condizioni speciali ed i relativi provvedimenti saranno approvati di concerto col ministro delle poste e dei telegrafi.

Art. 17.

Nella revisione di cui al 2° comma dell'articolo precedente, si terrà conto che il prezzo di trasporto per viaggiatori e merci su una linea di navigazione esercitata dallo Stato non ecceda il prezzo risultante dall'applicazione degli articoli 39 e 41 del capitolato, allegato *A*, della presente legge e che il prezzo complessivo, pure per viaggiatori e merci, su una percorrenza mista ferroviaria e marittima, non ecceda quello risultante dall'applicazione, separata per i rispettivi percorsi, delle tariffe differenziali ferroviarie e di quelle marittime per le linee di navigazione sovvenzionate.

Art. 18.

Le agevolazioni di trasporto da concedersi sulle linee esercitate dallo Stato sono conformi a quelle stabilite pei trasporti sulle linee marittime sovvenzionate.

Le concessioni dei biglietti gratuiti e ridotti sono determinate in conformità dell'art. 83 della legge 7 luglio 1907, n. 429.

Art. 19.

Le linee di navigazione esercitate dallo Stato sono considerate come linee ferroviarie, agli effetti degli articoli 42 e 44 della legge 7 luglio 1907, n. 429.

Art. 20.

Per la costruzione e gli acquisti del materiale navale occorrente all'esercizio delle linee, di cui all'art. 2, il ministro del tesoro fornirà all'Amministrazione delle ferrovie dello Stato i fondi occorrenti entro il limite massimo di 15 milioni di lire. A tale uopo l'Amministrazione del tesoro è autorizzata a valersi dei certificati fruttanti l'interesse del 3.50 per cento netto, e, occorrendo, dei mezzi temporanei indicati nell'art. 3 della legge 23 dicembre 1906, n. 638.

Oltre che con la predetta somma, l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato provvede alle spese di primo impianto del servizio di navigazione e agli aumenti patrimoniali con i fondi stanziati dalla legge 23 dicembre 1906, n. 638.

L'Amministrazione stessa iscriverà nel proprio bilancio le somme necessarie per rimborsare al tesoro gli interessi e l'ammortamento dei capitali forniti.

Art. 21.

Le disposizioni degli articoli 4 e 5 sono estese alna

viglio adibito al servizio di navigazione sullo stretto di Messina ed al servizio pel trasporto delle merci della stazione marittima di Venezia, affidati all'Amministrazione delle ferrovie dello Stato.

Linee da affidarsi all'industria privata.

Art. 22.

Le condizioni per l'esercizio delle linee da affidarsi all'industria privata sono quelle contenute nel capitolato, allegato *A*, eccetto che per le linee di carattere locale, comprese nel gruppo 3 limitatamente alla linea 21 e nei gruppi 4, 14, 15, 16, 17 e 18, per le quali il Governo del Re è autorizzato a modificare il capitolato predetto per adattarlo alla speciale natura delle linee stesse, ferme restando le caratteristiche dei piroscafi in riguardo al tonnellaggio ed alla velocità.

I piroscafi adibiti alle linee del gruppo 1, ad eccezione della linea 3, e quelli dei gruppi 7, 16, avranno la sede di armamento in Palermo. Quelli delle linee del gruppo 2, ad eccezione delle linee 5, 7, 8; tre piroscafi delle linee del gruppo 5; quelli della linea 37 del gruppo 8; quelli delle linee del gruppo 9 e quelli della linea del gruppo 13, avranno la sede di armamento in Genova. Quelli delle linee del gruppo 4, due delle linee del gruppo 5, quelli delle linee del gruppo 6, quelli delle linee del gruppo 10 e quelli della linea 43 del gruppo 11 avranno la sede di armamento in Venezia. I piroscafi della linea 3 del gruppo 1, quelli della linea 42 del gruppo 11, quelli della linea del gruppo 12 e quelli delle linee del gruppo 17 avranno la sede di armamento in Napoli Quelli delle linee del gruppo 3 avranno la sede di armamento in Bari, quelli delle linee 5, 7, 8 del gruppo 2 e quelli delle linee del gruppo 14 in Livorno, quelli delle linee del gruppo 15 in Messina, e quelli delle linee del gruppo 18 in Ravenna.

Art. 23.

L'aggiudicazione delle linee sarà fatta a cittadini italiani o a Società italiane, costituite in Italia, per gruppi, secondo la ripartizione risultante dall'elenco allegato *B*, ed avrà luogo col mezzo di licitazioni pubbliche o private, che saranno tenute entro un mese dalla promulgazione della presente legge e che saranno regolate dalle seguenti norme:

a) per adire alle aste deve essere depositata, a titolo di cauzione, una somma, in titoli di Stato, o ad essi equiparati, non inferiore al decimo della sovvenzione annua complessiva attribuita a ciascun gruppo. Il deposito andrà perduto pel concorrente alle aste rimasto aggiudicatario, se questi, entro tre mesi, non sottoscriva il contratto definitivo;

b) le aste saranno tenute avanti il ministro delle poste e dei telegrafi, separatamente per ciascun gruppo, ad eccezione dei gruppi 1, 7 e 16, dei quali sarà fatta l'aggiudicazione, considerandoli come un solo gruppo;

c) ciascun gruppo di linee sarà aggiudicato a chi offrirà il maggior ribasso sulla sovvenzione totale assegnata al gruppo stesso ed a parità di sovvenzione a chi presenterà migliori garanzie di materiale e di servizio,

d) è ammesso il miglioramento del ventesimo sulla ultima offerta, da farsi entro quindici giorni;

e) nel caso di diserzione dell'asta il Governo è autorizzato a cedere ciascun gruppo a trattative private, senza modificazioni alle condizioni prescritte nella presente legge, con preferenza a chi, a parità di sovvenzione, offrirà migliori condizioni di materiale o di servizio;

f) trascorso un mese dalla diserzione dell'asta, qualora il Governo non possa concedere tutte le linee di cui all'elenco allegato *B*, le linee comprese nei gruppi 14, 15, 16 e 17 saranno affidate all'azienda ferroviaria di Stato, mentre gli altri gruppi non aggiudicati verranno attuati a misura che si abbiano concessionari, che ne assumano l'esercizio alle condizioni della presente legge.

Art. 24.

Ove il Governo abbia fondata ragione di ritenere che la diserzione delle aste sia dovuta ad intese od accordi di qualsiasi specie fra i concorrenti può, in danno di coloro che a questi accordi abbiano preso parte, annullare, con decreto motivato, su conforme parere del Consiglio di Stato e sentito il Consiglio dei ministri, le aggiudicazioni avvenute.

In tal caso si potrà procedere a nuove aste mutando, ove occorra, la composizione dei gruppi.

Art. 25.

Agli assuntori delle linee comprese nei gruppi 2, 3, 5, delle linee 28 del gruppo sesto, 33 e 36 del gruppo settimo e di quelle dei gruppi 8, 9, 11, 14, 15, 16, 17 e 18 dell'allegato *B* spetta, per tutta la durata del contratto, la sovvenzione stabilita dal detto allegato, diminuita degli eventuali ribassi risultanti dalle aste.

Le sovvenzioni per le linee commerciali comprese nei gruppi 1 e 4, per le linee 25, 26, 27 del gruppo sesto, per le linee 29, 30, 31, 32, 34, 35, del gruppo settimo e per quelle dei gruppi 10, 12 e 13 dell'allegato *B*, depurate dei ribassi di asta saranno diminuite del trenta per cento quando sia trascorsa metà della durata del contratto, e del cinquanta per cento dopo trascorsi tre quarti della durata del contratto stesso.

Tuttavia l'assuntore potrà, con preavviso di due anni anteriore alla scadenza del termine della metà e rispettivamente dei tre quarti della durata del contratto, domandarne la risoluzione.

Art. 26.

Entro un mese dalla data di promulgazione della presente legge sarà riordinato l'Ispettorato dei servizi marittimi, che rimarrà, come ufficio speciale, all'immediata dipendenza del ministro delle poste e dei telegrafi.

Il ruolo organico dell'Ispettorato sarà il seguente e sarà attuato gradatamente secondo le esigenze del servizio:

GRADO	Numero	Stipendi	Spesa
Ispettore generale	1	8,000	8,000
Ispettore superiore	1	6,000	6,000
Ispettori	3	5,000	15,000
Ispettori	2	4,000	8,000
Ispettori	3	3,000	9,000
Viceispettori	3	2,500	7,500
Viceispettori	3	2,000	6,000

Al personale indicato nella precedente tabella, ferme restando le disposizioni delle leggi generali, saranno dati gli aumenti quadriennali nei limiti e con le norme da stabilirsi nel regolamento.

Saranno inoltre assegnati all'Ispettorato un ragioniere, un archivista, gli ufficiali d'ordine ed il personale di servizio strettamente necessari. Il regolamento determinerà il numero, gli stipendi e gli aumenti quadriennali di questo personale.

Il ministro delle poste e dei telegrafi provvederà, col solo criterio del merito, della speciale competenza e dei servizi prestati, derogandosi, ove occorra, alle norme vigenti per le nomine e promozioni, alla scelta dell'ispettore superiore e di quattro ispettori nonchè, previo concorso, degli altri funzionari del ruolo organico proposto.

La nomina dell'ispettore generale sarà fatta su proposta del ministro delle poste e dei telegrafi, sentito il Consiglio dei ministri.

Tutti i funzionari, ad eccezione di due ispettori, di cui uno sarà nominato di concerto col ministro della marina, e l'altro di concerto col ministro dell'agricoltura, industria e commercio e di due ispettori ed un vice ispettore che saranno nominati, previo concorso fra estranei, dovranno appartenere all'Amministrazione delle poste e dei telegrafi.

I posti lasciati liberi dai funzionari del Ministero delle poste e dei telegrafi che passeranno nel ruolo organico speciale dell'Ispettorato, saranno soppressi nell'organico del Ministero delle poste e dei telegrafi medesimo.

La vigilanza sui servizi è esercitata dal ministro delle poste e dei telegrafi per mezzo dell'Ispettorato dei servizi marittimi e nei luoghi di approdo, per mezzo:

a) dei direttori, degli ispettori, dei capi degli uffici postali, per quanto ha tratto al trasporto delle corrispondenze e dei pacchi e per quanto concerne la regolarità del servizio;

b) dei funzionari dipendenti dal Ministero della marina, che saranno all'uopo designati dal ministro delle poste e dei telegrafi di concerto con quello della marina, pel controllo degli orari stabiliti, per la sorveglianza del materiale, del personale di bordo e della navigazione;

c) dei RR. consoli italiani residenti nei porti esteri.

L'Ispettorato, ferme restando le attribuzioni degli altri Ministeri, provvederà a vigilare e controllare i servizi marittimi sovvenzionati, dovrà seguire le variazioni del mercato dei noli e delle linee di navigazione, e studiare quanto attiene all'economia dei trasporti in relazione ai servizi precitati.

Esso presenterà ogni anno al ministro delle poste una relazione amministrativa ed economica sull'andamento dei servizi marittimi, che sarà comunicata al Parlamento e nella quale si indicheranno anche le modificazioni ed i miglioramenti che l'esperienza consigliasse di apportare ai servizi stessi nell'interesse del commercio e delle comunicazioni postali di navigazione.

Alle spese richieste pel funzionamento dell'Ispettorato si provvede coi fondi a questo scopo inscritti in apposito capitolo del bilancio del Ministero delle poste e dei telegrafi.

Art. 27.

È istituito presso il Ministero delle poste e dei telegrafi un Comitato pei servizi marittimi che sarà composto:

a) di un presidente, nominato su proposta del ministro delle poste e dei telegrafi, per deliberazione del Consiglio dei ministri;

b) di un delegato del Consiglio superiore della marina mercantile;

c) di un delegato da designarsi dal ministro della marina;

d) di un delegato del Consiglio di amministrazione delle ferrovie dello Stato;

e) di un delegato del Consiglio dell'emigrazione;

f) di un delegato da designarsi dal ministro delle finanze;

g) di due delegati del Consiglio dell'industria e commercio;

h) dell'ispettore generale dei servizi marittimi o di chi ne fa le veci;

i) di un delegato del Consiglio di agricoltura;

k) di un delegato del Consiglio superiore di sanità;

l) di un ufficiale superiore della marina militare appartenente al Genio navale;

m) di un delegato degli armatori di piroscafi nazionali non sovvenzionati, designato dal Consiglio superiore della marina mercantile;

n) di un delegato delle associazioni dei lavoratori dei porti e del mare, designato dal Consiglio del lavoro;

o) di due delegati delle Camere di commercio del Regno, designati dal ministro del commercio.

Il Comitato sarà costituito per decreto Reale e verrà rinnovato ogni triennio.

Il Comitato sceglierà nel proprio seno una Commissione permanente composta di tre membri, le cui attribuzioni saranno determinate dal regolamento.

Art. 28.

Il Comitato pei servizi marittimi dà parere:

1° sulle proposte di modificazione, ampliamento o riduzione dei servizi;

2° sulle proposte di istituzione di nuove linee, sulle quali deve essere sentito anche il parere del Consiglio superiore della marina mercantile;

3° sui reclami e sulle controversie, la cui risoluzione spetta al ministro delle poste e dei telegrafi e in generale sulle questioni attinenti ai servizi marittimi sovvenzionati che gli vengono sottoposte dal ministro.

A norma dei capitolati, il Comitato determina la classificazione delle merci, i prezzi e tutte le condizioni dei trasporti, le modalità dei servizi di collegamento e cumulativi e definisce le controversie che potessero sorgere su tali materie e le altre contemplate dai capitolati predetti.

Art. 29.

Il Comitato pei servizi marittimi dovrà sentire, prima di prendere le sue deliberazioni, l'assuntore o gli assuntori dei servizi marittimi interessati e le altre parti interessate. In caso che costoro non si presentino, il Comitato delibererà ugualmente.

Il Comitato delibera a maggioranza di voti e, per la validità delle sue deliberazioni, occorre l'intervento alle adunanze di almeno sei membri.

Il regolamento fisserà una medaglia di presenza per l'intervento alle adunanze dei membri del Comitato.

Art. 30.

Il Governo del Re, quattro anni prima della scadenza delle Convenzioni pei servizi postali e commerciali marittimi, dovrà presentare al Parlamento i progetti definitivi dei nuovi servizi postali e commerciali marittimi.

Art. 31.

I concessionari delle linee aggiudicate hanno obbligo di concordare, prima del 30 giugno 1910, con l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato prezzi globali pel servizio cumulativo ferroviario marittimo (merci e viaggiatori), da valere per le percorrenze dall'interno, agevolando in particolar modo le spedizioni di cui all'articolo 34.

Ove entro il 30 giugno 1910 non sia intervenuto l'accordo di cui sopra, le relative tariffe saranno inappellabilmente stabilite dal Governo.

Il concessionario della linea di cui al gruppo 13 (linea del Pacifico), oltre di ciò, ha l'obbligo di stabilire servizi cumulativi, che permettano di trasportare le merci da e per i porti italiani dell'Adriatico con documento unico ed a nolo uguale a quello praticato per i porti del Tirreno.

Art. 32.

Per le comunicazioni periodiche con l'Australia e col Congo sarà provveduto con leggi speciali.

Art. 33.

Entro un anno dalla promulgazione della presente legge saranno determinate dalle autorità marittime locali le tariffe di imbarco e di sbarco per i passeggeri e le merci in tutti i porti del Regno, in modo possibilmente uniforme, udite le Camere di commercio competenti, fatta però riserva per le disposizioni contenute nella legge del 12 febbraio 1903, n. 50 per l'istituzione del Consorzio autonomo del porto di Genova e di altri Consorzi che potranno essere istituiti durante il periodo delle Convenzioni.

Le tariffe stabilite potranno, occorrendo, essere modificate con la stessa procedura.

Art. 34.

La tassa di bollo di centesimi 50, stabilita dall'articolo 20, n. 31, della legge 4 luglio 1897, n. 414, sulle polizze di carico e sulle lettere di vettura fatte nel Regno e riguardanti un solo collo, è ridotta, senza aumento di decimi, a centesimi 10 per le spedizioni del peso eccedente 20 e non 60 chilogrammi, ed a centesimi 20 per le spedizioni superiori a 60 e non a 120 chilogrammi.

Art. 35.

Entro due anni dalla promulgazione della presente legge il ministro della marina presenterà un disegno di legge per il riordinamento delle casse degli invalidi della marina mercantile, in armonia con le moderne condizioni economiche e con i bisogni della gente di mare.

Art. 36.

Entro un anno dalla promulgazione della presente legge il Governo del Re provvederà, per mezzo di regolamenti, a quanto occorre per la esecuzione della presente legge.

I regolamenti saranno emanati, uditi i pareri del Comitato pei servizi marittimi, del Consiglio superiore della marina mercantile, del Consiglio di Stato, nonchè del Comitato di amministrazione delle ferrovie dello Stato.

Disposizioni transitorie.

Art. 37.

Fino a che lo sviluppo del traffico non giustifichi la convenienza di adibire più di un piroscafo alla linea *D* dell'allegato *B* l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato è autorizzata ad esercitare, con velocità di 15 mi-

glia, un servizio bisettimanale tra Napoli, Messina, Reggio, prolungando una delle corse a Siracusa col ritorno: Siracusa, Catania, Riposto, Reggio, Messina, Napoli.

Art. 38.

Il Governo del Re è autorizzato ad anticipare l'attuazione di alcune delle linee nuove, che venissero aggiudicate in esecuzione della presente legge, entro i limiti di spesa costituiti dalla differenza fra la spesa dei servizi marittimi prorogati dal 1° luglio 1908 a tutto giugno 1910, e quella complessiva risultante dalla presente legge per i servizi da attuarsi al 1° luglio 1910.

Nel bilancio passivo del Ministero delle poste e dei telegrafi per gli esercizi 1908-909 e 1909-910 sarà stanziata la somma occorrente per l'attuazione di questo provvedimento.

Ordiniamo che la presente, munita del sigillo dello Stato, sia inserta nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarla e di farla osservare come legge dello Stato.

Data a Roma, addì 5 aprile 1908.

VITTORIO EMANUELE.

GIOLITTI.
SCHANZER.
BERTOLINI.
MIRABELLO.
F. COCCO-ORTU.
CARCANO.
LACAVA.

Visto, *Il guardasigilli:* ORLANDO.

Allegato A.

CAPITOLATO

Esecuzione dei servizi, orari ed itinerari.

Art. 1.

I servizi da eseguirsi sono indicati nell'annessa tabella.

Art. 2.

I giorni e le ore di partenza e di arrivo verranno determinati dal ministro delle poste e dei telegrafi, sentiti i concessionari, e potranno essere in egual modo variati mediante il preavviso opportuno.

Le partenze medesime potranno però, per ragioni d'ordine pubblico o d'interesse postale, commerciale e politico, essere ritardate od anticipate sull'ordine scritto del ministro delle poste e dei telegrafi o in sua vece dell'Ispettorato dei servizi marittimi e dei suoi rappresentanti, o per causa di forza maggiore, di cui sarà giudice il commissario del Governo nei singoli porti, senza che si possa chiedere alcun compenso dai concessionari o dai terzi.

I ritardi però non dovranno essere tali da reclamare un aumento del materiale prescritto per ciascuna linea.

I piroscafi non potranno approdare ad altri punti che a quelli designati nel loro itinerario, salvo il caso di forza maggiore, che dovrà essere giustificato con processo verbale a tenore di legge.

Se l'approdo per forza maggiore avrà luogo in un porto estero, il processo verbale dovrà essere vidimato dal Consolato italiano, ed in sua mancanza, dalle autorità locali.

In caso di ritardo nella traversata, i capitani abbrevieranno il tempo di sosta nei diversi punti di approdo, riducendolo allo stretto necessario, allo scopo di arrivare a destinazione in orario o col minor ritardo possibile.

Art. 3.

I viaggi designati dovranno essere eseguiti da approdo ad approdo colla velocità normale indicata per le rispettive linee.

Per velocità normale si intende quella che dovranno avere i piroscafi in circostanze di ordinaria navigazione e sulla medesima saranno stabiliti i relativi orari.

Art. 4.

Il ministro delle poste e dei telegrafi potrà, udito il Comitato pei servizi marittimi, sopprimere ed attuare provvisoriamente o definitivamente approdi e far eseguire viaggi straordinari. In casi di eccezionali gravità ed urgenza il ministro potrà disporre senza altro in via provvisoria.

Nel caso di attuazione di approdi la sovvenzione sarà variata in proporzione allo aumento della percorrenza. In caso di soppressione, se questa avviene d'accordo coi concessionari, la sovvenzione sarà ridotta in rapporto alla minore percorrenza; in caso diverso la sovvenzione rimarrà invariata.

L'attuazione di approdi non dovrà però costituire un aumento di percorrenza tale da richiedere aumento di materiale.

Nel caso di viaggi straordinari saranno rimborsate ai concessionari le spese effettive.

Sorveglianza dei servizi.

Art. 5.

La sorveglianza del servizio spetta al ministro delle poste e dei telegrafi che la esercita per mezzo dell'Ispettorato dei servizi marittimi e dei commissari del Governo. I funzionari dell'ispettorato hanno diritto di eseguire a bordo dei piroscafi sovvenzionati e presso le singole amministrazioni dei concessionari tutte le indagini che occorresse di fare per accertare l'applicazione della legge e del presente capitolato.

L'ispettorato può, occorrendo, incaricare i commissari del Governo per missioni temporanee non che per ispezionare i documenti di bordo ed il trattamento dei viaggiatori e delle merci.

Art. 6.

Perchè si possa controllare la regolarità dei viaggi, i comandanti dei piroscafi sono obbligati di consegnare al commissario del Governo nei singoli scali ad ogni arrivo a destinazione un estratto del giornale di bordo, indicante le circostanze occorse nell'intero viaggio.

Cauzione.

Art. 7.

All'atto della stipulazione del contratto i concessionari delle linee dovranno prestare una cauzione corrispondente al 30 per cento dell'ammontare annuo della sovvenzione.

La cauzione dovrà essere prestata nella misura del 10 per cento in titoli di rendita o in valori garantiti dallo Stato, oppure in cartelle del credito navale quando sia costituito. Il rimanente 20 per cento sarà costituito da pegno sopra uno o più piroscafi dei concessionari, e che dovranno essere a tale uopo assicurati presso Società italiana di assicurazione accettata dal Ministero delle poste, per una somma che garantisca l'ammontare della cauzione.

Art. 8.

La cauzione è vincolata a garanzia degli obblighi assunti e delle responsabilità incorse così dal concessionario come dalle persone cui egli deve rispondere civilmente. La cauzione serve eziandio per garantire il pagamento delle multe definitive inflitte, che non fossero pagate dal concessionario o non si potessero prelevare dalle sovvenzioni. In questo caso si provvederà, mediante decreto del ministro delle poste, a prelevare le somme dalla cauzione, la quale deve essere immediatamente reintegrata. Non avvenendo ciò, il contratto si intenderà risoluto per colpa del concessionario.

Ricevimento, custodia, trasporto e consegna degli effetti postali.

Art. 9.

I concessionari hanno l'obbligo del trasporto gratuito regolare

o compiuto di tutti gli effetti postali descritti sui fogli di via, senza limitazione di peso, siano essi originari od a destinazione del regno, siano originari o a destinazione di Stati esteri.

Sotto la denominazione di effetto s'intende tutto ciò che per legge la posta ha diritto di trasportare, compresi i pacchi postali.

L'obbligo del trasporto gratuito degli effetti vale anche per le linee che i concessionari esercitassero per loro conto, senza sovvenzione dello Stato, verso qualsiasi direzione.

I concessionari avranno pure l'obbligo di trasportare gratuitamente gli oggetti e le provviste riferentesi al servizio postale telegrafico e telefonico dipendenti dal Ministero delle poste e dei telegrafi nel limite del 2 0[0 della portata lorda di ciascun piroscafo in ciascun viaggio.

Art. 10.

I concessionari dovranno destinare su ogni piroscafo un locale spazioso, lontano dalla macchina e ben riparato per collocarvi gli effetti; questo locale dovrà chiudersi a chiave, rimanendo la custodia degli effetti affidata al capitano del piroscafo sotto la sua responsabilità.

Qualora l'Amministrazione delle poste credesse di destinare a bordo pel servizio degli effetti uno o due impiegati ed un servente, i concessionari saranno in obbligo di assegnare ai primi, senza corrispettivo, un camerino con letti indipendentemente da apposito e sufficiente locale sopra coperta ed in luogo centrale per le operazioni postali durante il tragitto, ed al servente una cuccetta di seconda classe. Questo locale dovrà essere mantenuto pulito ed illuminato a spese dei concessionari.

Gli impiegati prenderanno posto alla tavola dei passeggeri di prima classe o del comandante, ed il servente a quella di seconda classe o degli ufficiali, a metà prezzo della tariffa dei viaggiatori.

Art. 11.

Qualora un piroscafo fosse costretto ad ancorarsi in rada per causa di cattivo tempo, l'impiegato delle poste potrà richiedere che sia messa a disposizione, pel servizio degli effetti, una idonea imbarcazione, di cui avrà a prendere il comando uno degli ufficiali di bordo, sempre quando il capitano del piroscafo stimi che lo sbarco degli effetti possa farsi senza pericolo col mezzo succennato.

Qualora non fosse imbarcato l'impiegato, o questi cadesse ammalato nel tragitto, alle operazioni suddette provvederà il comandante del piroscafo.

Ove poi, per avaria, un piroscafo dovesse approdare in qualche porto o rada non indicati nell'itinerario della linea, per cui si trovasse nella impossibilità di proseguire la corsa, il capitano sarà in obbligo di fare la consegna degli effetti all'ufficio di posta locale o viciniore, per essere inoltrati a destinazione coi mezzi ordinari e col primo piroscafo nazionale od estero, rimanendo le spese a carico dei concessionari.

Art. 12.

I concessionari dovranno far ritirare gli effetti dagli uffizi postali al porto o dagli uffizi sanitari o consolari, dalle capitanerie, dagli uffizi di porto, dalle dogane, ovvero, in difetto di essi uffizi, dagli agenti incaricati di trasportare gli effetti medesimi allo scalo d'imbarco ove non sia possibile diversamente.

Essi dovranno egualmente operare la consegna degli effetti in arrivo negli uffizi suddetti od agli agenti suindicati.

La consegna ed il ricevimento degli effetti potranno, per ordine del Ministero delle poste e dei telegrafi, effettuarsi anche presso le agenzie dei concessionari.

Il trasporto degli effetti da terra a bordo e viceversa sarà a carico dei concessionari, i quali dovranno adottare le misure necessarie onde le relative operazioni siano compiute con sicurezza, senza pericolo d'avaria e senza perdita di tempo.

Per facilitare poi la distribuzione delle corrispondenze nei porti d'approdo e la rispedizione degli effetti dai porti stessi, i concessionari dovranno, a richiesta del Governo, attuare a proprie spese speciali comunicazioni cogli uffizi semaforici, che verranno all'uopo designati.

Art. 13.

Per la consegna ed il ricevimento degli effetti, i concessionari si uniformeranno alle disposizioni che saranno emanate dal Ministero delle poste e dei telegrafi, nello scapo di accertare il numero e la natura dei dispacci per la conseguente responsabilità.

Le operazioni di sbarco degli effetti dovranno precedere qualsiasi altra operazione e dovranno effettuarsi non appena i piroscafi siano ormeggiati.

I piroscafi delle linee postali e postali-commerciali dovranno salpare non appena siano stati ricevuti a bordo gli effetti.

Art. 14

Il prodotto delle tasse delle corrispondenze e dei pacchi e del loro trasporto è devoluto interamente all'Amministrazione delle poste.

Non saranno ricevute a bordo altre corrispondenze che quelle regolarmente consegnate dagli uffizi di posta, tanto interni che esteri, indicati dal Ministero delle poste e dei telegrafi, o che saranno immesse nella cassetta mobile d'impostazione delle lettere, di cui ciascun piroscafo sarà provveduto a cura dei concessionari, ai quali faranno carico anche le riparazioni, e che dovrà essere consegnata unitamente agli effetti agli uffizi postali nei luoghi di approdo. Qualunque contravvenzione alle leggi postali per parte dei concessionari o dei loro agenti sarà punita a norma di dette leggi.

A richiesta del Ministero delle poste e dei telegrafi, i comandanti dei piroscafi, su qualunque linea esercitata dai concessionari, dovranno aprire le succennate cassette mobili d'impostazione, per estrarne le corrispondenze o formare i dispacci postali, attenendosi a tutte le disposizioni che saranno emanate dal Ministero stesso.

I detti comandanti saranno tenuti inoltre allo smercio dei francobolli, biglietti e cartoline postali.

Il Ministero delle poste e dei telegrafi potrà infine esigere che siano tenute esposte nelle agenzie dei concessionari cassette mobili d'impostazione con obbligo alle agenzie stesse di estrarne le corrispondenze e di farle consegnare ai comandanti dei piroscafi.

Saranno affissi sul ponte e nelle sale dei viaggiatori degli avvisi, stampati a cura del Ministero delle poste e dei telegrafi, relativi all'interdizione del trasporto delle corrispondenze.

I concessionari però potranno trasportare gratuitamente sulle linee da essi esercitate o con esenzione delle tasse postali le lettere ed i pieghi concernenti esclusivamente l'Amministrazione delle linee stesse, nonchè quelli relativi al servizio cumulativo.

Tuttavia il Ministero delle poste, in caso di sospetto di frode, avrà la facoltà di richiedere, per mezzo di funzionari postali, l'apertura della corrispondenza, per verificare se il contenuto della medesima si trovi effettivamente nei limiti delle concessioni suindicate.

I concessionari, senza il consenso del Governo, non potranno sulle linee sovvenzionate trasportare effetti fra i porti esteri per conto di un altro Stato.

Art. 15.

I concessionari saranno responsabili, salvo il caso di forza maggiore, di tutti i danni risultanti all'Amministrazione postale per perdite, manomissioni o avarie degli effetti, e dovranno tener questa rilevata dall'indennità che dovesse rifondere ai terzi.

Piroscafi.

Art. 16.

I piroscafi che i concessionari dovranno costruire per l'attua-

zione dei servizi sovvenzionati e quelli che man mano dovranno essere sostituiti ai termini dell'art. 18, devono essere costruiti nei cantieri italiani.

I concessionari potranno ricorrere ai cantieri esteri nei due casi seguenti:

1° quando i cantieri nazionali di primo ordine domandino un prezzo del 5 per cento superiore al prezzo offerto dai cantieri esteri, pure di prim'ordine;

2° quando non possano ottenere da alcun cantiere italiano di prim'ordine la consegna del materiale entro un congruo limite di tempo da fissarsi da una speciale Commissione nominata dal ministro delle poste e dei telegrafi, composta di:

un consigliere di Stato, che la presiede, designato dal presidente di quel consesso;

un delegato del Ministero della marina;

un delegato del Consiglio superiore della marina mercantile;

un ufficiale superiore della marina militare appartenente al Genio navale;

due delegati dell'Ispettorato dei servizi marittimi;

un delegato del Consiglio superiore dell'industria;

un delegato del Consiglio superiore del lavoro.

La Commissione, nel determinare i limiti di tempo, avrà riguardo al valore ed al tonnellaggio del piroscafo.

Ciascuno di detti membri è nominato per tre anni con decreto del ministro delle poste e dei telegrafi.

È sempre in diritto del concessionario dopo il giudizio della Commissione a favore del cantiere nazionale, di avere una licitazione privata fra cantieri italiani ed esteri.

Nel caso di collusione fra concessionario e costruttore, si applicano le disposizioni delle leggi penali in vigore.

Nel caso di collusione fra cantiere nazionale ed estero il cantiere nazionale decade dal privilegio del 5 per cento.

Il beneficio del 5 per cento è duraturo per 15 anni.

Il concessionario che deve costrurre più piroscafi di egual tipo potrà per ogni piroscafo sopra quattro ricorrere all'industria estera senza vincolo di sorta.

Art. 17.

Il ministro delle poste e dei telegrafi, in base alle condizioni dell'art. 16, ha facoltà, udito il Comitato pei servizi marittimi, di concedere all'assuntore una dilazione di non oltre quattro anni (a decorrere dalla data dell'aggiudicazione delle linee) per l'impiego dei piroscafi di nuova costruzione aventi le caratteristiche prescritte, autorizzandolo frattanto a prendere a nolo, ove occorra, e ad adibire temporaneamente ai servizi piroscafi le cui caratteristiche non si discostino molto da quelle prescritte ed aventi i migliori requisiti possibili, da accertarsi dalla Commissione di visita.

In tal caso la sovvenzione complessiva attribuita alla linea, sarà ridotta proporzionalmente, secondo la formula seguente:

$$S' = S - (a + b)$$

in cui:

S' rappresenta la sovvenzione ridotta;
S rappresenta la sovvenzione normale;
a la ritenuta per deficienza di velocità;
b la ritenuta per deficienza di tonnellaggio.

$$a = S - \left(\frac{S}{2} + \frac{S}{2} \left(\frac{V'}{V} \right)^3 \right)$$

$$b = S - \left(0.65\,S + 0.35\,S \frac{T'}{T} \right)$$

delle quali

V' rappresenta la velocità effettiva;
V id. la velocità prescritta;
T' rappresenta il tonnellaggio effettivo;
T id. il tonnellaggio prescritto.

La riduzione della sovvenzione si calcola per viaggio.

Art. 18.

I piroscafi richiesti dalla Convenzione saranno esclusi dal servizio quando abbiano raggiunto l'età di 20 anni.

Art. 19.

I piroscafi da adibirsi al servizio dovranno essere coperti di bandiera nazionale e di assoluta proprietà del concessionario, salvo il caso di sostituzione di cui all'art. 17, e godranno delle prerogative che sono o che potrebbero essere accordate ai piroscafi postali.

Art. 20.

I piroscafi da adibirsi al servizio debbono essere di tonnellaggio e velocità non inferiori a quelli indicati nell'allegato *B* e il loro numero dovrà essere per ciascuna linea tale che si possa provvedere alla regolare ed esatta esecuzione del servizio e non dovrà essere inferiore a quello indicato nell'allegato predetto.

L'assuntore non è esonerato dall'obbligo di disimpegnare il servizio nei modi stabiliti, in alcun caso o nemmeno se egli non possa disporre di parte del materiale da esso adibito al una linea, per causa di forza maggiore o di riparazione, eccetto però nel caso previsto dall'art. 24 o dall'art. 37.

Art. 21.

La forza delle macchine dei piroscafi dovrà essere tale da corrispondere alla velocità normale richiesta dall'articolo seguente.

I piroscafi la cui stazza lorda è uguale o superiore alle 4000 tonnellate e la cui velocità deve raggiungere o superare le 15 miglia alle prove, dovranno avere la propulsione a doppia elica distinta.

Art. 22.

Gli scafi, le macchine e le caldaie dovranno essere solidamente e diligentemente costruiti, a seconda dei sistemi più moderni e perfezionati con materiali di prima qualità e classificati alla prima classe del registro italiano 1 — 1 A — 100*.

In occasione delle visite le Commissioni dovranno verificare se la classificazione concessa sia tuttora meritata.

Tutti i piroscafi da adibirsi al servizio, di una stazza lorda superiore a 500 tonnellate, saranno costruiti con doppio fondo esteso almeno per due terzi della lunghezza dello scafo.

Sarà eseguita per parte della Commissione di sorveglianza una prova di stabilità a norma del regolamento, per determinare le condizioni di sicurezza assoluta della nave anche navigando con doppio fondo e carbonili vuoti.

Le caldaie dovranno potere agire sia a tirare naturale, sia a tirare forzato, per le velocità superiori a 13 miglia e saranno perciò munite di appositi apparecchi a tirare forzato, di uno fra i più recenti sistemi, riconosciuto aver dato ottimi risultati.

In ogni piroscafo dovrà essere segnata la linea di minima immersione per garantire la stabilità e le condizioni di buona navigazione e la linea della immersione massima (*Free-Board*) secondo le norme del « Board of trade » adottate dal registro italiano.

I piroscafi ad una immersione media fra le due suindicate, dovranno sottostare ad una prova di velocità, con mare calmo o leggermente mosso, della durata di 12 ore, durante le quali dovranno mantenere una velocità superiore del 12 per cento a quella prescritta per le linee fino a 15 nodi e superiore del 10 per cento a quella prescritta per le linee di velocità maggiore ai 15 nodi.

L'altezza dei ponti, pei piroscafi al disopra di 1500 tonnellate di stazza lorda, ossia la distanza fra la faccia superiore del tavolato del ponte e la faccia inferiore dei bagli del ponte sovrastante, non dovrà essere minore di metri 2.36.

I piroscafi dovranno avere carbonili capaci di contenere tutto il combustibile occorrente per la traversata più lunga, aumentato

di quella quantità di riserva che sarà prescritta per ciascuna linea.

In ogni piroscafo vi debbono essere battelli ed apparecchi di salvataggio in numero corrispondente allo scopo ed un numero sufficiente di scale, nonchè cinture di sicurezza in numero almeno eguale a quello massimo dell'equipaggio e dei passeggeri.

L'equipaggio dovrà addestrarsi almeno una volta al mese al maneggio delle barche o zattere di salvataggio.

In massima non sono consentiti passaggi attraverso le paratie stagne regolamentari.

Sarà tuttavia consentita l'applicazione di porte stagne di passaggio fra i locali di macchina e fra quelli delle caldaie, purchè esse siano di limitate dimensioni e sistemate il più prossimamente possibile alla linea di galleggiamento.

Esse dovranno potersi chiudere rapidamente ed in modo efficace con maneggio anche dalla coperta.

Tutte le paratie sia trasversali che longitudinali nei compartimenti di macchine e caldaie saranno stagne.

Le porte dei carbonili saranno a chiusura stagna e da manovrarsi anche dall'alto.

Gli accessi alle macchine, alle gallerie degli assi saranno provviste di porte stagne da manovrarsi anche dall'alto.

Ogni compartimento dovrà potersi esaurire in modo efficace mediante tubulatura in connessione con le pompe di macchina e con una pompa speciale di esaurimento.

Le pompe di circolazione delle motrici, qualora non siano azionate dalle motrici stesse, avranno adattamenti per poter pompare acqua dal compartimento stesso.

Tutti i piroscafi dovranno avere installazioni interne sistemate in modo da rendere agevole, mediante facili adattamenti, il trasporto delle truppe, di quadrupedi e di materiale da guerra.

Gli scafi, le macchine, le caldaie e tutti gli oggetti di dotazione dovranno essere tenuti in istato di perfetta conservazione: le caldaie dovranno essere surrogate con caldaie nuove o riparate a nuovo, appena ciò sia riconosciuto necessario dalla Commissione di visita.

In ogni piroscafo dovranno essere installati molinelli a vapore e tutti gli apparecchi necessari per sollecitare le manovre delle ancore, lo sbarco e l'imbarco delle merci.

Art. 23.

I piroscafi saranno forniti di locali bene arredati per i passeggeri e per gli ufficiali di bordo e di locali bene aereati per i passeggeri di terza classe e per l'equipaggio, in modo da poter sostenere favorevolmente il confronto con i migliori piroscafi destinati al trasporto dei passeggeri.

I piroscafi addetti alle linee internazionali, la cui traversata eccedesse due pernottazioni, saranno provveduti di un conveniente numero di cuccette mobili per uso dei passeggeri di terza classe.

Ogni cuccetta sarà corredata di un materasso, di un guanciale e di una coperta di lana.

Tutti i locali destinati ai passeggeri e all'equipaggio saranno forniti di un numero sufficiente di sportellini e di boccaporti, e nel caso se ne riconoscesse la necessità, anche di ventilatori ed estrattori.

Le donne, in qualunque classe prendano posto, avranno diritto ad essere alloggiate in locali riservati ad esse soltanto.

I piroscafi adibiti a viaggi fuori del Mediterraneo, e destinati anche al trasporto dei passeggeri, dovranno avere due locali per ospedali, uno per gli uomini e l'altro per le donne.

Questi locali dovranno essere ben ventilati e potersi facilmente isolare. Dovranno inoltre avere l'apparecchio distillatorio, l'apparecchio per la produzione del ghiaccio ed una ghiacciaia per conservarlo.

I piroscafi che debbono essere adibiti alle linee sulle quali si esercita il trasporto degli emigranti, dovranno soddisfare a tutte le speciali esigenze imposte dal regolamento sull'emigrazione. I piroscafi, pei quali si chiede l'iscrizione nel naviglio ausiliario dovranno soddisfare alle condizioni imposte per la loro costruzione dall'amministrazione militare marittima a norma dell'art. 35.

I piroscafi adibiti alle linee celeri per l'Egitto ed a quelle che hanno origine o si spingono oltre Suez e Gibilterra, dovranno avere il medico a bordo.

Art. 24.

Il concessionario non potrà intraprendere l'esercizio delle linee di navigazione da esso assunte, se non avrà provato di essere fornito del numero prescritto di piroscafi occorrenti all'esecuzione dei servizi contemplati nel presente capitolato, salvo il disposto dell'articolo 17, i quali dovranno avere tutte le caratteristiche richieste dalla legge e dal presente capitolato.

Nel caso che un piroscafo si perdesse, il concessionario dovrà provvedere provvisoriamente al servizio con altro piroscafo capace di compiere i viaggi nel tempo prescritto, quantunque non soddisfaccia pienamente alle condizioni stabilite, ed avrà l'obbligo di sostituirlo con altro, corrispondente alle condizioni stesse, nel termine che sarà determinato dal ministro delle poste.

Anche in questo caso sarà applicabile la riduzione di cui all'articolo 17.

Qualora però la perdita di un piroscafo avvenga nell'ultimo quinquennio, il piroscafo stesso potrà essere sostituito con altro non di nuova costruzione, purchè corrispondente sostanzialmente alle caratteristiche di quello perduto. Occorrendo, sarà applicata anche in questa ipotesi la riduzione di cui all'articolo 17.

I piroscafi, nei casi contemplati dai precedenti due commi, dovranno sempre essere accettati dalla Commissione di visita di cui all'articolo 25.

Art. 25.

Per l'accettazione del materiale navale di primo impianto, sia nuovo, sia già in navigazione, ma rispondente alle condizioni del presente quaderno d'oneri, nonchè di quello che sarà in seguito costruito, il Ministero delle poste e dei telegrafi, d'accordo con quello della marina, nominerà apposita Commissione della R. marina, la quale nelle visite del materiale si atterrà al regolamento speciale per l'esecuzione dei servizi marittimi, da emanarsi dal Ministero delle poste e dei telegrafi, di concerto con quello della marina ed alle istruzioni di cui ai seguenti articoli.

La Commissione visita lo scafo internamente ed esternamente esigendo, dove occorra, che esso sia messo a secco in un bacino o sopra uno scalo, da designarsi d'accordo fra il Governo ed il concessionario. Ispeziona ugualmente la macchina e le caldaie e verifica gli attrezzi ed i corredi di dotazione fissa o di ricambio.

Procede inoltre alle prove di velocità in mare, le quali devono essere eseguite sotto la pressione di regime.

Art. 26.

L'ispezione della Commissione di visita è obbligatoria anche per quei piroscafi, che, quantunque ammessi al servizio, siano stati assoggettati a riparazioni di qualche importanza.

In questo caso il concessionario, nella domanda che presenterà per la visita, indicherà la natura e lo scopo dei lavori eseguiti.

Art. 27.

Ogni quinquennio dalla data dell'incominciamento del servizio, il ministro delle poste dovrà far procedere alla visita del materiale, con facoltà di farvi eseguire tutti i lavori necessari perchè esso si trovi nelle condizioni stabilite, nonchè di eliminare quei piroscafi che fossero riconosciuti non rispondenti al capitolato, i quali dovranno essere surrogati nel termine che verrà notificato dal ministro suddetto, senza pregiudizio della regolare esecuzione del servizio.

Art. 28.

Oltre il disposto dell'articolo precedente il ministro delle poste

potrà fare eseguire visite straordinarie, allo scopo di accertare se i piroscafi riuniscano tutte le condizioni necessarie alla regolarità del servizio ed al comodo dei passeggieri.

Risultando dalle visite che taluno dei piroscafi non soddisfi alle condizioni sopra accennate, il concessionario dovrà, nel limite di tempo che verrà assegnato, surrogarlo ed uniformarsi a quelle altre prescrizioni che saranno emanate, ferma la responsabilità che il concessionario possa avere incontrato per ritardi od inconvenienti seguiti.

Art. 29.

Se la Commissione di visita muovesse eccezioni sull'ammissione o riammissione dei piroscafi, il ministro delle poste inviterà il concessionario a fare quelle osservazioni che stimasse opportune intorno alle deliberazioni della Commissione stessa, che saranno comunicate al Consiglio superiore della marina mercantile, il quale delibererà inappellabilmente in merito.

Art. 30.

Le spese per indennità di missione alle Commissioni per l'esecuzione delle visite dei piroscafi saranno a carico del bilancio del Ministero delle poste e dei telegrafi, eccetto per le visite previste all'art. 25 le cui spese saranno rimborsate dal concessionario.

Art. 31.

I concessionari e gli esercenti di linee aggiudicate, indicheranno al ministro delle poste le linee sulle quali intendono destinare i singoli piroscafi; questi non potranno essere distolti dalle linee così indicate e sostituiti con altri, senza l'autorizzazione del predetto ministro.

A tale effetto i verbali di visita indicheranno tutte le linee alle quali il piroscafo potrà essere adibito.

Art. 32.

I piroscafi adibiti alle linee postali e postali commerciali, avranno un equipaggio di cui il minimo è determinato caso per caso per ciascun piroscafo dal Ministero della marina.

I piroscafi addetti alle linee commerciali avranno l'equipaggio prescritto dal Codice della marina mercantile e dal relativo regolamento.

Le Commissioni di visita potranno proporre che siano attuate quelle variazioni che credessero necessarie, avuto riguardo alle condizioni di ciascun piroscafo, udito il concessionario.

Tali variazioni dovranno però essere approvate dal Ministero della marina.

Art. 33.

Sui piroscafi sarà riservato apposito ed idoneo locale per gli ammalati, e specialmente pei mentecatti, affinchè non riescano di molestia o di pericolo agli altri passeggieri; ed altro locale aereato per i prigionieri militari ed i detenuti civili, ove occorra.

Art. 34.

Gli assuntori hanno l'obbligo, a richiesta del ministro delle poste, di adottare speciali modificazioni e nuovi adattamenti così nello scafo come nell'apparato motore che in seguito a nuove invenzioni o applicazioni scientifiche ed industriali, non coperte da brevetti fuori commercio, e che divenissero di uso normale nei servizi concorrenti delle rispettive linee, o che altrimenti siano riconosciuti indispensabili, sempre che siano conciliabili col tipo di nave in esercizio, come pure tutte quelle particolari installazioni assolutamente richieste dal genere di traffico della linea a cui sono adibiti, quali camere frigorifere, apparecchi di telegrafia Marconi ed altri.

In caso di contestazione giudicherà un Consiglio di arbitri composto di un ufficiale superiore del genio navale, designato dal ministro della marina, dietro richiesta del ministro delle poste, di un delegato del concessionario e di un terzo eletto dal primo presidente della Corte di cassazione di Roma.

A codesto Consiglio è data facoltà di proporre al Governo un compenso adeguato alle modificazioni richieste, quando la spesa possa riuscire a suo giudizio notevolmente gravosa.

Naviglio ausiliario.

Art. 35.

Il Ministero della marina ha diritto di classificare nel naviglio ausiliario, per i differenti servizi militari occorrenti in tempo di guerra, tutti quei piroscafi sovvenzionati, che presentino le qualità richieste da tali servizi, che saranno concretati con apposito regolamento.

Con R decreto sarà provveduto a stabilire le qualità dei piroscafi inscritti nel naviglio ausiliario, il modo di accertarle e le convenzioni da stabilirsi per il loro impiego militare.

Requisizione dei piroscafi.

Art. 36.

Saranno stabilite con legge le norme per la requisizione dei piroscafi nell'interesse dello Stato.

Art. 37.

All'infuori delle norme che saranno stabilite con la legge di cui all'articolo precedente, il ministro delle poste avrà diritto di noleggiare pei servizi straordinari dello Stato i piroscafi dei concessionari completamente armati.

In questo caso sarà corrisposto ai concessionari un compenso risultante dai seguenti elementi per tutta la durata effettiva del noleggio:

1° il 5 per cento per interesse sul valore attuale del piroscafo;

2° il 6 per cento sul valore iniziale del piroscafo per quota di ammortamento o grandi riparazioni;

3° il rimborso delle spese vive che consistono: nel consumo del carbone e delle materie grasse: paghe e panatiche dell'equipaggio, assicurazioni e spese portuali.

Il materiale dovrà essere restituito nelle condizioni in cui fu consegnato, salvo il deprezzamento normale.

Trasporto dei viaggiatori e delle merci.

Art. 38.

I concessionari saranno obbligati al trasporto dei viaggiatori e delle merci per tutti gli scali toccati dai loro piroscafi, sotto l'osservanza delle tariffe e delle condizioni approvate dal Comitato pei servizi marittimi, con l'intervento del rappresentante dei concessionari.

Nello scopo di facilitare i detti trasporti, i concessionari dovranno stabilire apposite agenzie in tutti i luoghi di approdo.

T a r i f f e.

Art. 39.

Le tariffe qui appresso indicate si applicano ai trasporti di passeggeri e di merci fra tutti i porti del Regno da e per quelli esteri dell'Adriatico e da e per quelli della Tunisia, della Tripolitania e della Cirenaica.

Si applicheranno pure ai trasporti fra l'Italia e la Colonia Eritrea e viceversa ed ai trasporti fra i porti del Mar Rosso compresi fra Aden e Suez.

a) Passeggeri.

I concessionari non potranno applicare al trasporto dei passeggeri tariffe superiori alle seguenti:

Velocità prescritta da porto a porto	Centesimi per passeggiero-chilometro		
	1ª classe	2ª classe	3ª classe
Per le linee con velocità inferiore a:			
15 miglia all'ora	6. »	3.80	2. »
da 15 a meno di 18 miglia	7. »	4.50	2.25
da 18 a 20 miglia	8. »	5. »	2.50
oltre 20 miglia	11. »	7. »	3.50

Dopo 333 chilometri si applica una riduzione del 20 per cento sulla quota unitaria dei 333 chilometri antecedenti fino a 1000 chilometri. Dopo 1000 chilometri si applica una quota fissa per passeggiero-chilometro corrispondente al 50 per cento di quella iniziale.

Sui piroscafi per passeggieri potranno aggiungersi cabine di lusso a prezzi superiori a quelli sopra indicati.

Tali prezzi saranno stabiliti dal Comitato pei servizi marittimi o dall'Amministrazione ferroviaria.

I ragazzi inferiori ai cinque anni di età saranno esenti da qualsiasi pagamento: dai cinque ai dieci anni pagheranno metà tariffa.

Il costo del vitto e delle consumazioni a bordo sarà determinato dal Comitato pei servizi marittimi.

Il vitto non è obbligatorio pei viaggiatori nelle prime 24 ore di viaggio.

Ogni passeggiero di 1ª classe avrà diritto di portare con sè gratuitamente 100 chilogrammi di bagaglio, e ogni passeggiero di 2ª e 3ª classe 70, anche se il bagaglio è costituito da derrate o prodotti agricoli per il mercato.

Il concessionario non potrà esigere alcun diritto d'imbarco e sbarco nei porti dove il piroscafo, per giudizio datone dal Ministero della marina, può attraccare alla banchina.

Negli altri porti dovrà curare l'imbarco e sbarco dei passeggieri e dei loro bagagli e non potrà percepire compenso superiore a 50 centesimi per persona, compreso il bagaglio.

b) Merci.

I concessionari non potranno applicare al trasporto delle merci tariffe superiori alle seguenti:

Zone di percorrenza	Centesimi per tonnellata-chilometro			
	1ª categ.	2ª categ.	3ª categ.	4ª categ.
Da 1 a 100 km.	10	8	5	3
Da oltre 100 a 200 »	5	4	3	2
» 200 a 300 »	3	2	0.5	0.5
» 300 a 400 »	2	1	0.5	0.5

oltre i 400 chilometri si applicherà mezzo centesimo per tonnellata-chilometro per qualsiasi categoria di merci.

Il Comitato pei servizi marittimi vigilerà perchè, nell'applicazione delle tariffe, i concessionari non accordino sulla stessa linea ribassi a vantaggio o a danno di singoli porti.

Le tariffe si applicano per quintali, le frazioni di quintale sono rispettivamente calcolate per mezzo quintale o per quintale intero.

L'importo minimo di ogni spedizione è di L. 0.60.

Per ogni spedizione superiore a 100 e fino a 200 tonnellate si farà un abbuono del 10 per cento; per oltre 200 tonnellate l'abbuono sarà invece del 20 per cento dell'importo totale della spedizione.

La classificazione delle merci sarà posta dal Comitato pei servizi marittimi in analogia con la classificazione in uso pei trasporti nelle ferrovie dello Stato.

Ove si tratti di riunire due o più classi, le merci di regola non potranno essere assegnate alla classe superiore.

Le presenti tariffe non comprendono i diritti di imbarco e sbarco.

È data facoltà agli speditori di provvedere a proprie spese al trasporto delle merci fin sotto paranco. Per lo sbarco è pure in facoltà dei ricevitori di ritirare la merce sotto paranco purchè sia in quantità non inferiore a 10 tonnellate.

Per le merci voluminose sarà applicato un aumento del 50 o del 100 per cento, a seconda che la merce sia rispettivamente di peso inferiore a' 250 o a' 150 chilogrammi per metro cubo.

c) Bestiame.

I concessionari di linee aggiudicate non potranno applicare al trasporto del bestiame tariffe superiori alle seguenti:

Zone di percorrenza	Lire per capo			
	1ª classe	2ª classe	3ª classe	4ª classe
Da 1 a 300 km.	6 —	4 —	1.50	1 —
Per ogni 50 km. in più fino a 500	1 —	0.75	0.50	0.25
Per ogni 100 km. in più oltre 500	0.50	0.40	0.25	0.10

Qualora nell'applicazione delle presenti tariffe il prezzo dei trasporti risultasse fra porto e porto superiore ai prezzi stabiliti dalle tariffe approvate con la legge 29 giugno 1905, n. 298, si applicheranno i prezzi determinati in detta legge.

Art. 40.

Per ciascuna delle linee internazionali, non indicate nell'articolo precedente, il Comitato pei servizi marittimi determinerà i noli massimi che i concessionari potranno percepire così nel trasporto delle merci, come nel trasporto dei passeggieri. Questi noli non potranno in verun caso essere superiori a quelli praticati dalle compagnie concorrenti.

Le tariffe stabilite saranno sottoposte dal Comitato ad una revisione semestrale, per le linee di cui al presente articolo, ed annuale per quelle di cui all'art. 39. È però in facoltà, così dei concessionari come dell'ispettorato dei servizi marittimi, di promuovere revisioni straordinarie delle tariffe anche nel corso del semestre e dell'anno.

Per la determinazione e le revisioni dei noli sarà tenuto conto delle condizioni generali del mercato dei trasporti, del corso dei noli in porti esteri e delle variazioni sulle spese di esercizio, come delle caratteristiche del materiale adibito alle diverse linee, nonchè del traffico che si svolge su di esso. A tale effetto i concessionari sono obbligati ad esibire - a richiesta del Comitato - copie autentiche dei manifesti di bordo, e l'Ispettorato ha diritto di eseguire tutte quelle indagini che credesse di fare presso gli uffici e le agenzie dei concessionari.

Le merci di esportazione provenienti da porti esteri, trasportate come complemento di carico sui piroscafi in partenza dall'Italia, non potranno in alcun caso essere tassate ad un prezzo inferiore al nolo applicato dai concessionari alle merci della stessa natura prese in Italia per essere spedite alla stessa destinazione collo stesso piroscafo.

Le merci d'importazione imbarcate in un porto estero sopra un piroscafo a destinazione di un porto italiano non saranno mai tassate a un prezzo superiore al nolo applicato dai concessionari

alle merci della stessa natura imbarcate nello stesso porto sopra il medesimo piroscafo per essere rispedite con o senza trasbordo ad un porto estero.

Le variazioni delle tariffe dipendenti dalla revisione di cui al secondo comma del presente articolo dovranno essere rese pubbliche quindici giorni prima che vadano in vigore.

Art. 41.

I concessionari di linee aggiudicate hanno l'obbligo del trasporto dei piccoli colli contenenti le merci determinate dal Comitato pei servizi marittimi e con le modalità da determinarsi dal Comitato stesso, sentiti i concessionari, i quali non potranno applicare al trasporto stesso tariffe superiori alle seguenti:

1° per i piccoli colli scambiati fra qualsiasi località del Regno, toccata da piroscafi adibiti alle linee aggiudicate:

fino a 60 kg. . . . . . L. 1
fino a 120 kg. . . . . . » 2

2° per i piccoli colli scambiati fra qualsiasi località del Regno e qualsiasi località del Mediterraneo, toccato da piroscafi adibiti alle linee aggiudicate:

fino a 60 kg. . . . . . L. 2
fino a 120 kg. . . . . . » 4

3° per i piccoli colli scambiati fra qualsiasi località del Regno e qualsiasi località di oltre Suez e Gibilterra, toccate da piroscafi adibiti alle linee aggiudicate:

fino a 60 kg. . . . . . L. 4
fino a 120 kg. . . . . . » 6

Il volume dei piccoli colli non dovrà superare un quarto di metro cubo.

Il trasporto dei piccoli colli sarà effettuato dalla agenzia di partenza a quella di destinazione, con l'aumento del 10 per cento sul prezzo di trasporto per indennizzo di prestazione nelle operazioni doganali.

Facilitazioni di viaggio e trasporti per conto dello Stato

Art. 42.

I concessionari dovranno accordare:

a) tanto sulle linee interne quanto su quelle internazionali:

1° il viaggio gratuito, escluso il vitto, ai membri del Parlamento;

2° il viaggio gratuito di 1ª classe e la riduzione del 50 per cento sul vitto ai funzionari dell'Ispettorato dei servizi marittimi ed agli ispettori delle poste e dei telegrafi.

b) sulle linee internazionali, il viaggio gratuito, escluso il vitto:

1° a due missionari o due missionarie che si rechino all'estero (in 2ª classe);

2° ai nazionali indigenti dimoranti all'estero che siano inabili al lavoro, oppure rimpatrino per prestare servizio militare o che ritornino alla loro residenza all'estero dopo di aver prestato servizio militare, in numero di 10 (posti interi in 3ª classe) pei piroscafi che abbiano meno di 1000 tonnellate di stazza netta con l'aumento di uno ogni 200 tonnellate o frazione di 200 tonnellate al di sopra delle 1000 fino al numero di 30.

Art. 43.

I concessionari dovranno accordare sulle linee interne la riduzione del 30 per cento sulle tariffe effettive, escluso il vitto:

1° alle famiglie dei membri del Parlamento;

2° agli impiegati civili e militari e loro famiglie;

3° agli ufficiali e militari di truppa del R. esercito o della R. marina ed alle rispettive famiglie;

4° agli allievi di istituti nautici;

5° agli invitati ai congressi, alle fiere, alle esposizioni;

6° alle comitive di operai agricoltori e loro famiglie;

7° alle persone di servizio dei membri del Parlamento e degli impiegati civili.

Sulle linee interne od internazionali:

1° ai componenti le spedizioni scientifiche;

2° ai RR. agenti diplomatici e consolari e rispettive famiglie;

3° ai delegati commerciali viaggianti;

4° agli impiegati in genere che viaggiano per ragioni di servizio;

5° agli insegnanti nelle RR. scuole all'estero e rispettive famiglie;

6° ai missionari ed alle missionarie italiani.

Ed in mancanza di speciali convenzioni coi ministri della guerra e della marina:

a) ai militari di ogni grado che viaggino a spese dello Stato;

b) ai cittadini emigrati all'estero che si rechino in Italia per presentarsi sotto le armi o che ritornino al paese estero di abituale residenza, dopo aver adempiuto agli obblighi di leva.

I concessionari dovranno inoltre trasportare in 3ª classe, con la riduzione del 50 per cento sulle tariffe effettive, escluso il vitto, i condannati civili e militari anche pel viaggio di ritorno espiata la pena, non che gli imputati ed accusati che si traducono per conto dello Stato.

Il Governo si obbliga, dal canto suo, a parità di condizioni, di affidare a ciascun concessionario i trasporti che possono compiersi sulle linee a lui aggiudicate.

In caso di mobilitazione i concessionari sono obbligati a dare la preferenza nello imbarco a chi è chiamato a prestare servizio militare.

Art. 44.

I concessionari dovranno accordare sulle linee interne la riduzione del 75 per cento sulle tariffe effettive, escluso il vitto, ai cittadini che viaggiano per prender parte alle elezioni politiche.

Art. 45.

I concessionari dovranno trasportare sulle linee internazionali marinai naufraghi o cittadini indigenti in numero non superiore a 10 (in 3ª classe) per ogni viaggio pel compenso di L. 3 (vitto compreso) per ogni giorno di navigazione o di L. 1 se trattisi di fanciulli da 3 a 12 anni e gratuitamente i bambini di età inferiore ai 3 anni.

Il Ministero degli affari esteri rimborserà le somme dovute per questo titolo ai concessionari. Andranno però a carico del bilancio della marina le spese di rimpatrio degli individui già appartenenti agli equipaggi di navi mercantili naufragate.

Le richieste per tali viaggi saranno fatte dal Ministero degli affari esteri nel Regno e all'estero dai RR. consoli.

Art. 46.

Pel trasporto dei generi di privativa non che di derrate e oggetti comunque destinati al servizio governativo, sarà, a parità di condizioni, data la preferenza alla bandiera italiana ai prezzi da determinarsi con apposite convenzioni.

In mancanza di convenzioni speciali, sarà fatta una riduzione del 50 per cento sulla tariffa normale.

Art. 47.

In casi di eccezionale gravità ed urgenza riconosciute dai Ministeri della marina, della guerra e delle poste, i concessionari saranno obbligati, a loro rischio e pericolo, di trasportare materie infiammabili ed esplosive conciliabilmente con le condizioni dei piroscafi.

Art. 48.

Le facilitazioni concesse per i citati articoli dal 42 al 46 inclusi saranno date anche su quelle linee non contemplate nel presente quaderno d'oneri, di cui i concessionari avessero o venissero ad avere per proprio conto l'esercizio.

Art. 49.

I concessionari dovranno provvedere perchè ad ogni approdo possano essere imbarcate le merci pronte per l'esportazione; a tale scopo dovranno lasciare un proporzionale spazio a bordo pei diversi scali in relazione con la media del movimento commerciale di essi, secondo che sarà stabilito dal Comitato dei servizi marittimi, sentiti i concessionari.

Non adempiendo a tale obbligo, i concessionari saranno tenuti verso gli speditori, la cui merce non venisse imbarcata, ad eseguirne il trasporto nel viaggio successivo, senza compenso, sempre però che gli speditori stessi abbiano dato avviso alle locali agenzie nel termine stabilito dal regolamento.

Se l'imbarco non venisse effettuato nemmeno nel viaggio successivo, il concessionario dovrà corrispondere allo speditore una somma pari all'importo del nolo, e questi avrà facoltà di rescindere il contratto di trasporto.

Nel caso inverso, cioè quando non fosse presentata all'imbarco la merce impegnata, il concessionario avrà diritto al 50 per cento del nolo.

Art. 50.

In caso di straordinaria carestia o di altra calamità pubblica che abbia per effetto di variare notabilmente le condizioni economiche normali del Regno o di alcune Provincie, il ministro delle poste potrà ordinare pei generi alimentari di prima necessità una temporanea riduzione di tariffe entro il limite del 50 per cento delle tariffe normali, senza che i concessionari abbiano diritto a verun compenso.

Art. 51.

È riservata facoltà al Governo, sentito il Comitato pei servizi marittimi ed il Consiglio dei ministri, di chiedere una riduzione di tariffe per agevolare l'esportazione dei prodotti nazionali o per sviluppare il commercio di determinate provincie. Siffatta riduzione avrà la durata di un anno e potrà essere prorogata di anno in anno.

Il minor introito che derivasse ai concessionari da questo provvedimento sarà compensato dallo Stato.

Art. 52.

Tutte le contestazioni che sorgessero circa l'esecuzione delle disposizioni contenute nel presente capo saranno deferite al Comitato pei servizi marittimi, il quale giudicherà con decisione motivata.

Nelle contestazioni fra i concessionari e gli speditori, caricatori ed altri terzi interessati, la decisione del Comitato per i servizi marittimi non è appellabile dinanzi al Collegio degli arbitri, di cui all'art. 90, e non pregiudica l'azione giudiziaria.

Art. 53.

Gli assuntori hanno l'obbligo di provvedere, mediante adatti servizi di collegamento, al concentramento delle merci nei porti toccati dalle linee da essi esercitate di cui nella tabella *C*, osservando le seguenti norme:

1° i detti servizi devono esplicarsi almeno con 52 viaggi all'anno, armonizzando la frequenza dei viaggi coi periodi del traffico;

2° i piroscafi devono essere di tipo esclusivamente commerciale, aventi i requisiti di navigabilità voluti dal Codice per la marina mercantile, e una portata corrispondente ai bisogni del traffico, conciliabile con la condizione dei porti nei quali devono approdare;

3° le linee di concentramento servono per l'esportazione tanto verso i mercati esteri che per quelli nazionali.

Nei limiti dello spazio che rimanesse disponibile dopo provveduto agli imbarchi per l'esportazione, potranno essere trasportate merci fra porto e porto delle linee di concentramento, applicandosi però in questo caso le tariffe comuni;

4° il trasbordo delle merci e la loro custodia nei porti di concentramento saranno fatti a spese degli esercenti delle linee;

5° il nolo per le merci trasportate sui piroscafi adibiti alle linee di concentramento non potrà superare il nolo minimo della prima zona delle tariffe comuni per qualsiasi percorso nei limiti di ciascuna linea;

6° al trasporto delle merci di esportazione da imbarcarsi in località che non siano quelle previste nelle linee di concentramento proposte e nelle quali non approdano linee di esportazione per l'estero, sarà provveduto coi servizi ordinari, applicando le stesse condizioni stabilite per le merci, che hanno corso con le linee speciali di concentramento e cioè applicando una tariffa non superiore al minimo della prima zona di quella comune, qualunque sia il percorso;

7° l'esercizio delle linee di concentramento deve disimpegnarsi in consorzio fra assuntori delle linee sovvenzionate, indicate nello annesso prospetto (all. *B*);

8° i concessionari concorreranno nell'esercizio delle linee di concentramento per una quota proporzionale al tonnellaggio dei servizi assunti;

9° il Governo avrà facoltà di inserire nei limiti delle linee stesse nuovi approdi;

10° le spedizioni delle merci destinate all'esportazione dovranno essere fatte con documento unico, qualunque ne sia la destinazione.

Nel caso di divergenza nell'applicazione di tali norme giudicherà il Comitato pei servizi marittimi, sentiti i concessionari interessati.

Art. 54.

Il Comitato pei servizi marittimi ha l'incarico di rivedere le norme e le condizioni della polizza di carico per accertare che non contengano disposizioni contrarie alle leggi ed alle consuetudini.

I concessionari non potranno derogare nei trasporti di merci o di viaggiatori alle norme stabilite dal Codice di procedura civile e dal Codice di commercio sulla competenza territoriale.

Servizio cumulativo.

Art. 55.

Tanto per le merci in genere, quanto per i passeggieri, è fatto obbligo ai concessionari di attuare il servizio cumulativo con le ferrovie e, possibilmente, con altre Società italiane di navigazione marittima e fluviale mediante unico contratto di trasposto ed istituendo tariffe con prezzi globali determinati sulle basi differenziali proprie a ciascuna amministrazione ed anche, a richiesta del Governo, dopo uditi il Consiglio generale del traffico ed il Comitato pei servizi marittimi, tariffe differenziali uniche sui percorsi cumulati.

Sarà possibilmente pure attuato servizio cumulativo dai concessionari con Società di navigazione estere che esercitino linee per località non toccate da piroscafi italiani

Il Comitato pei servizi marittimi determinerà le norme per l'esecuzione del servizio cumulativo fra Società di navigazione.

I concessionari avranno l'obbligo, quando sia possibile, di costruire nei porti di transito appositi capannoni per le operazioni del servizio cumulativo.

Statistiche, relazioni annuali, bilanci ed ispezioni delle contabilità.

Art. 56.

I concessionari delle linee aggiudicate dovranno trasmettere al Ministero ad ogni viaggio compiuto in ciascuna linea esercitata, la statistica del movimento dei viaggiatori e delle merci con l'indicazione distinta dei diversi introiti.

Tale statistica sarà giustificata dalle copie dei manifesti di bordo e dalle note di trasbordo autenticate dalla dogana.

I concessionari alla fine di ogni anno, e non oltre i sei mesi dalla chiusura dell'esercizio finanziario annuale, trasmetteranno al ministro delle poste insieme coi propri bilanci una relazione tecnica ed economica dell'azienda delle linee aggiudicate contenente la ripartizione così dei prodotti, come delle spese per ciascuna linea di cui hanno l'esercizio.

La liquidazione definitiva della sovvenzione non sarà fatta finchè non siano strasmessi al ministro delle poste e dei telegrafi i documenti di cui al presente articolo e da esso trovati regolari, ferme però restando le anticipazioni di cui all'art. 77.

L'ispettorato dei servizi marittimi ha il diritto di ispezionare i bilanci e i libri di commercio dei concessionari, relativi alle linee sovvenzionate la cui gestione deve essere tenuta separatamente da quella delle linee libere da essi esercitate.

Nel caso che l'ispettorato riconoscesse che i bilanci presentati non corrispondano alla verità, il Governo, uditi i concessionari nelle loro deduzioni, su conforme parere del Consiglio di Stato, pronunzierà la decadenza della concessione mediante decreto motivato.

Art. 57.

Se i concessionari non adempissero agli obblighi di cui all'articolo 56 o se ostacolassero le indagini che l'ispettorato dei servizi marittimi praticasse ai termini dell'art. 5 e dell'art. 56 del presente capitolato, uditi il Consiglio di Stato ed il Comitato dei servizi marittimi, sarà sospeso il pagamento della sovvenzione.

Penalità.

Art. 58.

Nel caso di ritardato arrivo nei porti capolinea e in quelli che saranno indicati linea per linea, dal Comitato pei servizi marittimi, non derivante da forza maggiore dimostrata, o da autorizzazione ministeriale, i concessionari incorreranno in una multa di L. 50 per ciascuna ora di ritardo, in ragione di ogni 1000 cavalli di forza indicata dall'apparato motore.

Nell'applicazione di detta penalità non sarà tenuto conto del primo quarto d'ora. L'ora di arrivo sarà desunta dalla consegna agli uffici od agli agenti di cui nell'art. 12 del primo effetto postale da sbarcarsi.

Nel caso di omissione di viaggio o di parte di viaggio, senza prova che ciò avvenne per causa di forza maggiore, indipendentemente dalla perdita della relativa quota proporzionale di sovvenzione, sarà applicata una multa di L. 2000 per le linee con velocità da 15 miglia in su e di L. 1000 per quelle inferiori alle 15 miglia.

La mancanza di piroscafi non costituisce caso di forza maggiore.

Qualora un piroscafo, senza provata causa di forza maggiore e senza averne ottenuta l'autorizzazione dal ministro delle poste, approdasse ad una località non contemplata nell'itinerario, i concessionari incorreranno in una multa di L. 500 per le linee di velocità da 15 miglia in su e di L. 200 per quelle inferiori alle 15 miglia.

Il ritardo frapposto dai concessionari a rimpiazzare un piroscafo perduto o disadatto alla navigazione, oltre il termine stabilito dall'art. 24, sarà punito con una multa di L. 50 per ogni giorno di ritardo se si tratta di linea con velocità inferiore a 12 miglia e di L. 100 se si tratta di linea con velocità di 12 miglia in su.

Qualora un piroscafo, senza prove che ciò avvenne per causa di forza maggiore non approdasse ad uno degli scali prescritti, i concessionari incorreranno nella multa di L. 500 per le linee di velocità da 15 miglia in su e di L. 200 per quelle inferiori a 15 miglia.

Nel caso d'inosservanza dell'obbligo della divisa da indossarsi in servizio, dai comandanti, dagli ufficiali e dal resto dell'equipaggio, compreso il personale di servizio, sarà applicata ogni volta la penalità di L. 10 per il comandante, di L. 5 per ogni ufficiale e di L. 2 per ogni individuo dell'equipaggio, escluso il personale di macchina quando è in servizio.

Per la irregolare applicazione delle tariffe, non derivante da errore materiale, i concessionari incorreranno in una multa nella misura del quintiplo del nolo percepito.

Nel caso d'inosservanza delle disposizioni contenute nel quarto e quinto comma dell'art. 40 i concessionari incorreranno in una multa pari al doppio della differenza fra il nolo applicato e quello che dovevano applicare.

L'ammontare delle penalità sarà ritenuto mensilmente o semestralmente sulle quote della sovvenzione e sussidiaramente sarà prelevato dalla cauzione.

Art. 59.

Le penalità sono applicate dal ministro delle poste e dei telegrafi su proposta dell'Ispettorato dei servizi marittimi.

Art. 60.

Nel caso di interruzione del servizio il Governo potrà, con semplice lettera o nota stragiudiziale, diffidare i concessionari ad eseguirlo secondo le norme prescritte dal presente quaderno d'oneri; tale invito avrà efficacia di formale e legale costituzione in mora.

Quando, nonostante tale invito, si verificasse nuova interruzione, sarà in facoltà del Governo di chiedere la risoluzione del contratto, che potrà senz'altro essere pronunciata dal tribunale competente.

Quando si constati la sospensione od abbandono della navigazione per qualunque causa che non sia relativa ai casi di guerra o di contumacia, il Governo del Re avrà la facoltà di prendere possesso dei piroscafi destinati alla navigazione sovvenzionata e di adempiere agli obblighi tutti stabiliti nelle convenzioni, a rischio, pericolo e responsabilità del concessionario.

Casi di guerra.

Art. 61.

In caso di guerra o di ostilità fra l'Italia ed un'altra potenza, o fra potenze estere in un punto qualunque dei mari percorsi dalle linee sovvenzionate, il Governo del Re avrà facoltà:

1° di sospendere il servizio;

2° di obbligare i concessionari a continuarlo;

3° di prendere possesso dei piroscafi non iscritti nel ruolo del naviglio ausiliario o di acquistarli.

Art. 62.

Quando il Governo del Re diffidi i concessionari di sospendere il servizio sopra una o più linee, i concessionari stessi potranno continuarlo a proprio rischio e pericolo e non avranno in alcun caso altro diritto che quello della sovvenzione normale, corrispondente alla linea o alle linee così esercitate.

Se il servizio venga sospeso sopra una o più linee, cesserà per tutto il tempo della interruzione la sovvenzione relativa, corrispondendosi ai concessionari, tanto a titolo d'interesse del capitale, quanto a titolo di deprezzamento di piroscafi di quelle linee,

del materiale, delle provviste e per coprire i concessionari delle spese restanti a loro carico, un'indennità da fissarsi di comune accordo.

Art. 63.

Nel caso di sospensione di una o più linee, il Governo del Re avrà facoltà di esigere che uno o più o anche tutti i piroscafi addetti alle linee stesse siano adibiti ad altre, allo scopo di rendere disponibili quei piroscafi dei quali intendesse prendere possesso.

Art. 64.

In luogo di sospendere interamente il servizio sopra una o più linee, il Governo del Re avrà facoltà di modificarne il periodo, gli approdi e gli itinerari. Se per queste modificazioni si venga ad aumentare il percorso normale delle linee stesse, il Ministero delle poste pagherà ai concessionari la sovvenzione normale per questa linea o per queste linee, fatta eccezione se l'aumento di percorrenza superi il 10 per cento di quella complessiva della linea o delle linee modificate, nel qual caso corrisponderà per l'eccedenza superiore al 10 per cento un aumento proporzionale al maggior percorso stabilito.

Se il percorso invece resti invariato o diminuisca, i concessionari avranno diritto al pagamento della sovvenzione normale, qualora la diminuzione sia inferiore al 10 per cento; se superiore, si farà una ritenuta proporzionale alla diminuzione oltre il 10 per cento.

Nessun'altra indennità competerà in entrambi i casi ai concessionari.

Le modificazioni di cui sopra saranno deliberate dal Governo su proposta del ministro delle poste, sentito il Comitato pei servizi marittimi.

Le deliberazioni del Governo non possono costituire materia di controversie giudiziarie, nè per le deliberazioni di esso o per la loro esecuzione può dal Governo incorrersi in alcuna civile responsabilità.

Art. 65.

Il Governo del Re, nel caso che obbligasse i concessionari a continuare il servizio, oltre il pagamento della sovvenzione normale assumerà la garanzia dei piroscafi e di ogni altra cosa relativa al servizio medesimo per qualunque danno derivante da causa di guerra, esclusi quelli avvenuti per fatto del capitano o dei concessionari per inosservanza delle regole di guerra od altro.

Allo scopo di determinare il valore che il Governo deve rimborsare ai concessionari, nei casi in cui le perdite debbono andare a carico di esso, secondo le disposizioni del presente quaderno di oneri, all'epoca della ammissione in servizio di ciascun piroscafo, ne sarà determinato il prezzo secondo le norme stabilite per calcolare il valore dei piroscafi requisiti dalla regia marina.

Art. 66.

Se il Governo del Re prenderà possesso di uno o più piroscafi dei concessionari, il nolo da corrispondersi sarà determinato secondo le norme che stabilirà il Ministero della marina, come è detto dall'art. 36.

Nessuna indennità competerà ai concessionari oltre l'ammontare del nolo di cui sopra.

Art. 67.

I concessionari dovranno riprendere l'esercizio delle linee nel modo con cui sarà possibile attuarlo, quando a ciò vengano invitati dal Governo.

Contumacie.

Art. 68.

Nei casi di provvedimenti sanitari presi dal Governo nazionale e dai Governi esteri o di ostacoli frapposti per tema di contagio dalle popolazioni dei porti di approdo delle linee sovvenzionate interne ed internazionali, il ministro delle poste potrà:

1° sospendere l'esercizio di una o più linee;

2° modificare il percorso delle linee, sostituire o sopprimere approdi, mutare gli orari;

3° far continuare il servizio in tutto od in parte.

In questi casi saranno applicate le disposizioni seguenti.

Art. 69.

In caso di sospensione di una o più linee sovvenzionate, ordinata dal Ministero delle poste, sarà corrisposta ai concessionari, tanto a titolo di interesse del capitale, quanto a titolo di deprezzamento pei piroscafi addetti alle linee stesse, del materiale, delle provviste e per coprire i concessionari delle spese restanti a loro carico, un'indennità (non superiore al 50 per cento della sovvenzione normale) che sarà determinata con deliberazione del Comitato pei servizi marittimi.

Ove i concessionari però intendessero di continuare i servizi delle linee per le quali venne disposta la sospensione e il Ministero delle poste non vi si opponesse, avranno diritto alla sola sovvenzione normale.

Art. 70.

In caso di riduzione di corse, di modificazioni al percorso, sostituzione o soppressione di approdi, mutazione di orari, ecc, la sovvenzione sarà aumentata o diminuita in rapporto al percorso e sarà determinata da deliberazioni del Comitato pei servizi marittimi.

Art. 71.

In caso di obbligo imposto dal ministro delle poste di eseguire tutti i servizi od una parte di essi, quando sia necessario l'aumento del materiale nautico, e sempre previo il parere del Comitato pei servizi marittimi, i viaggi in eccedenza della metà del numero imposto dalle convenzioni potranno essere retribuiti con un supplemento di sovvenzione non maggiore del 50 per cento sulla sovvenzione normale.

Art. 72.

Il giudizio sulla necessità di soppressione, modificazione, continuazione dei viaggi, e distacco dei piroscafi da una linea interna ad un'altra, mutazione di orari, ecc., spetta al Ministero delle poste e dei telegrafi, che lo esercita, sentiti l'autorità sanitaria ed il Comitato pei servizi marittimi.

Art. 73.

Se per contravvenzione alle regole sanitarie un piroscafo fosse sottoposto a misure contumaciali, che ritardassero il compimento del suo viaggio, la sovvenzione per il viaggio stesso potrà, secondo i casi, essere diminuita del 25 per cento.

Art. 74.

Le prescrizioni sanitarie che a bordo dei piroscafi possano essere stabilite dal Governo nazionale o da Governi esteri, non dànno luogo ad indennità veruna.

Art. 75.

Le merci ed i viaggiatori devono essere sbarcati in appositi lazzaretti al luogo di destinazione. Ove non si potessero sbarcare per deficienza di lazzaretti e i concessionari fossero obbligati a convertire in lazzaretti i propri piroscafi, lasciando i viaggiatori a bordo a scontare la contumacia, i concessionari dovranno ricevere per ogni piroscafo un compenso che sarà determinato dal Comitato per i servizi marittimi, sentita l'autorità sanitaria.

Durata della concessione del servizio.

Art. 76.

Il servizio avrà principio il . . . . . e durerà fino al . . . . (20 anni).

S' intenderanno compresi nei viaggi d'obbligo quelli incominciati prima della scadenza del contratto, quantunque il ritorno avvenga posteriormente.

Il contratto s'intenderà continuativo di anno in anno oltre il . . . ., salvo il caso di disdetta dall'una o dall'altra parte da darsi sei mesi prima.

Pagamento della sovvenzione.

Art. 77.

La sovvenzione indicata nell'annessa tabella verr corrisposta a rate mensili posticipate. Potrà essere accordata, a richiesta del concessionario, una anticipazione mensile di diciannove ventesimi sulla sovvenzione.

Disposizioni diverse.

Art. 78.

I concessionari dovranno essere cittadini italiani, come pure dovranno essere cittadini italiani i direttori ed i componenti il Consiglio di amministrazione. Gli agenti all'estero dovranno essere italiani ed approvati dal ministro delle poste, il quale avrà però facoltà di autorizzare la concessione di qualche agenzia a persona straniera, nei casi in cui lo ritenesse necessario od opportuno.

Nel caso in cui la ditta o Società concessionaria risulti essere solo apparentemente italiana ed effettivamente connessa ad una ditta estera o figliazione della medesima, il Governo, sentito il Consiglio di Stato, potrà dichiarare risoluto il contratto

Art. 79.

I concessionari avranno la loro sede od una rappresentanza in Roma, ove avranno il loro domicilio legale per tutti gli effetti del contratto. Essi dovranno avere sedi compartimentali in ogni sede di armamento purchè il tonnellaggio dei piroscafi della linea o delle linee da loro esercitate, inscritte alla detta sede di armamento, raggiunga 40,000 tonnellate lorde, in caso diverso potranno avere un semplice ufficio.

Art. 80.

I concessionari non potranno cedere ad altri i servizi contemplati nella presente convenzione se non in virtù di una legge.

I concessionari non potranno, inoltre vendere i piroscafi destinati ai servizi sovvenzionati ed obbligatori senza l'autorizzazione del ministro delle poste. Questi avrà facoltà di opporsi al noleggio dei piroscafi stessi o d'imporre determinate condizioni.

Essi non potranno del pari, senza l'autorizzazione del ministro predetto, assumere per conto di altro Governo l'esercizio di un servizio postale.

È vietata qualunque partecipazione diretta o indiretta dei concessionari di linee aggiudicate a *trusts*, coalizioni o cartelli o ad accordi di qualsiasi genere, tendenti a modificare artificialmente i prezzi o a deviare artificialmente correnti di esportazione o di traffico.

Contravvenendosi a questi patti, il Governo, sentito il Consiglio di Stato, è in facoltà di dichiarare risoluto il contratto a danno dei concessionari, senza obbligo di giudiziale diffidamento.

Art. 81.

I concessionari, nell'esecuzione dei servizi che loro sono affidati, dovranno uniformarsi in tutto al regolamento che sarà approvato con decreto Reale, su proposta del ministro delle poste e dei telegrafi, di concerto col ministro della marina, sentiti i concessionari, il Comitato pei servizi marittimi ed il Consiglio superiore della marina mercantile.

Art. 82.

I concessionari di nuovi servizi aggiudicati dovranno assumere di preferenza gli impiegati, gli ufficiali ed il personale che restasse libero, in seguito a cessazione di servizio da parte dei concessionari attuali, purchè abbiano i necessari requisiti.

L'ispettorato dei servizi marittimi è incaricato di sorvegliare l'applicazione del presente articolo, sentite le osservazioni degli armatori e degli interessati.

Art. 83.

I concessionari si obbligano di adottare un ruolo organico del rispettivo personale amministrativo e navigante di stato maggiore, ruolo che dovrà essere reso di pubblica ragione.

I concessionari si obbligano di adottare un contratto tipo di arruolamento degli equipaggi conforme al modulo approvato dal Ministero della marina.

Le controversie sui contratti di arruolamento saranno decise a tenore delle leggi vigenti.

I concessionari si obbligano di adottare un regolamento organico che sarà approvato dal ministro delle poste e dei telegrafi sentito il Comitato pei servizi marittimi ed il Consiglio superiore della marina mercantile.

Gli alloggi del personale di bassa forza non potranno essere posti in luoghi ove il Commissariato dell'emigrazione vieta il collocamento degli emigranti.

In ogni caso saranno concessi metri cubi 3,500 per ogni persona quando posti in batteria o sul ponte, e metri cubi 4, quando posti in corridoio.

Nei piroscafi di nuova costruzione gli alloggi dovranno avere speciale cabina-bagno munita di doccia e cessi particolari e dovranno gli alloggi stessi essere disposti in modo che sia possibile porvi tavoli o tavole mobili per i pasti.

Per gli alloggi degli ufficiali provvederà il regolamento.

A bordo di ciascun piroscafo sarà tenuta affissa una tabella indicante il vitto che al personale navigante di bassa forza deve essere somministrato.

Art. 84.

Fermi restando pei concessionari gli obblighi dei versamenti stabiliti dalla legge 29 giugno 1903, n. 343, sugli infortuni degli operai sul lavoro a favore del personale retribuito con somme inferiori a L. 2100 all'anno, pel resto del personale i concessionari sono obbligati ad assicurare un trattamento d'invalidità o vecchiaia. A tal fine sarà istituita una sezione presso la Cassa nazionale di previdenza.

I contributi necessari pel servizio di pensione andranno per metà a carico dei concessionari e per metà a carico degli assicurati.

I concessionari presenteranno al ministro delle poste, entro sei mesi dall'aggiudicazione, proposte di regolamento per l'attuazione del servizio pensioni. Tali proposte dovranno riportare l'approvazione del Comitato pei servizi marittimi. Se i concessionari non presentino entro un anno proposte che riportino l'approvazione del Comitato pei servizi marittimi, questo provvederà direttamente alla redazione del regolamento.

Sorgendo controversie giudicherà un Consiglio di arbitri, composto di un rappresentante dei concessionari, di un rappresentante del personale e di un terzo nominato dal primo presidente della Corte di cassazione.

In caso di inadempimento degli obblighi da parte dei concessionari la loro quota di concorso sarà ritenuta sulla sovvenzione o potrà essere prelevata dalla cauzione e sarà anche in facoltà del ministro delle poste di dichiarare il concessionario decaduto dalla concessione per sua colpa.

Art. 85.

Nei lavori di carico e scarico nei porti, a parità di condizioni, i concessionari dovranno preferire le Società di lavoratori legalmente costituite.

Art. 86.

Ogni anno i concessionari dovranno prelevare dagli utili:

a) non meno del 5 per cento del prezzo di acquisto del

materiale adibito ai servizi sovvenzionati per costituire il fondo di ammortamento e di rinnovazione del materiale stesso;

b) le quote stabilite dallo statuto e dal Codice di commercio pel fondo di riserva;

c) le quote stabilite dallo statuto e dal Codice di commercio per il Consiglio di amministrazione;

d) non più del 5 per cento all'anno netto agli azionisti.

Gli utili eccedenti saranno divisi metà agli azionisti e metà allo Stato.

All'Ispettorato dei servizi marittimi è affidato l'incarico di sorvegliare l'esecuzione delle presenti disposizioni.

Art. 87.

Oltre la risoluzione del contratto, nei casi contemplati dalla presente convenzione, i concessionari saranno tenuti all'emenda di tutti i danni che per questo fatto possono derivare allo Stato.

Art. 88.

Tutte le clausole, riserve e facoltà stipulate a favore dello Stato e contro i concessionari avranno valore verso i concessionari o gli esercenti delle linee aggiudicate e verso tutti gli aventi causa a qualsi-si titolo da loro.

Art. 89.

L'appello contro la deliberazione e decisione, che è sempre provvisoriamente eseguibile, del Comitato pei servizi marittimi, è prodotto al Collegio arbitrale di cui all'articolo seguente.

Art. 90.

Tutte le controversie, che potessero sorgere per l'interpretazione e la esecuzione del presente capitolato e delle convenzioni stipulate in base ad esso, o per le quali non fosse specialmente provveduto, saranno decise inappellabilmente da un Collegio arbitrale, composto di un presidente da nominarsi con decreto Reale fra i consiglieri della Corte di cassazione di Roma, o fra i consiglieri di Stato, di un rappresentante del Ministero delle poste e dei telegrafi, da nominarsi con decreto Ministeriale caso per caso e del rappresentante del concessionario interessato nella vertenza.

La vertenza non potrà essere sottoposta al Collegio se prima sovra essa non avrà deciso o deliberato il Comitato pei servizi marittimi e non sarà stata tentata la conciliazione innanzi al medesimo.

Art. 91.

Il presente capitolato e le convenzioni stipulate in base ad esso saranno soggetti al diritto fisso di una lira per registro.

Modificazioni al capitolato per le linee di carattere commerciale.

Il ministro delle poste e dei telegrafi è autorizzato nella stipulazione dei contratti per le linee commerciali di portare al capitolato, allegato A, le seguenti modificazioni, avvertendo che sono considerate linee commerciali quelle distinte dai nn. 1, 2, 3, 4, 22, 25, 26, 27, 29, 30, 31, 32, 34, 35, 41, 44, 45, 46 dell'elenco *B*:

All'art. 2 sostituire il 4° comma con il seguente:

« I piroscafi non potranno approdare ad altri punti che quelli designati dall'itinerario di cui all'art. 1, senza l'autorizzazione del Ministero delle poste e dei telegrafi, salvo il caso di forza maggiore che dovrà essere giustificato con processo verbale a tenore di legge ».

All'art. 3 sostituire il 1° comma con il seguente:

« I viaggi designati dovranno essere eseguiti con la velocità normale indicata per le singole linee ».

All'art 22 sono soppressi il 3° e l'8° comma.

L'art. 23 è da sostituirsi col seguente:

« I piroscafi adibiti a linee commerciali che trasportano passeggieri devono avere tutti gli arredamenti necessari per questi e soddisfare a tutte le condizioni prescritte dalle leggi vigenti pel trasporto dei passeggieri in viaggi di breve o di lunga navigazione, a seconda dei casi ».

L'art. 42 è sostituito dal seguente:

« I concessionari si obbligano a trasportare gratuitamente col trattamento degli ufficiali di bordo, quando ne siano richiesti dal Ministero delle poste e dei telegrafi, un ispettore dei servizi marittimi dell'Amministrazione postale, tre membri del Parlamento ed un funzionario governativo che viaggi per ragioni di servizio, e due missionari o missionarie che si rechino all'estero.

Nel detto passaggio gratuito non sono incluse le spese di vitto che saranno rimborsate in L. 6 al giorno ».

L'art. 43 sarà modificato come segue:

« I concessionari dovranno accordare la riduzione del 30 per cento sulle tariffe effettive, escluso il vitto:

a) ai delegati commerciali viaggianti:

b) ai militari di ogni grado che viaggiano a spese dello Stato;

c) ai cittadini emigrati all'estero che si rechino in Italia per presentarsi sotto le armi o che ritornino al paese estero di abituale residenza, dopo avere adempiuto agli obblighi di leva ».

L'art. 58 sarà sostituito dal seguente:

« Nel caso di ritardo nel viaggio complessivo di andata e ritorno non giustificato da circostanze di forza maggiore, i concessionari saranno passibili di una multa di L. 200 per ciascun giorno di ritardo, fino al terzo incluso, e di L. 300 per ogni giorno oltre il terzo ».

Se non si effettuasse un intero viaggio i concessionari incorreranno nella perdita proporzionale della sovvenzione. A questa perdita sarà aggiunta la multa di L. 5,000 se la causa che ha prodotto la omissione del viaggio non dipenda da motivi di forza maggiore.

La mancanza di piroscafi non costituisce caso di forza maggiore.

Qualora un piroscafo senza provata causa di forza maggiore e senza averne ottenuta l'autorizzazione dal ministro delle poste approdasse ad una località non contemplata nell'itinerario, i concessionari incorreranno in una multa di L. 500.

Il ritardo frapposto dai concessionari a rimpiazzare un piroscafo perduto o disadatto alla navigazione, oltre il termine stabilito dall'art. 24, sarà punito con una multa di L. 50 per ogni giorno di ritardo se si tratta di linea con velocità inferiore a 12 miglia, di L. 100 se si tratta di linea con velocità di 12 miglia in su.

Se si tralascerà di toccare un porto compreso nell'itinerario, senza giustificati motivi di forza maggiore, la multa sarà di L. 500 per ogni omissione. Oltre a ciò omettendosi una parte del viaggio, i concessionari saranno passibili di una ritenuta proporzionale.

Nel caso d'inosservanza dell'obbligo della divisa da indossarsi in servizio, dai comandanti, dagli ufficiali e dal resto dell'equipaggio, compreso il personale di servizio, sarà applicata ogni volta la penalità di L. 10 per il comandante, di L. 5 per ogni ufficiale, e di L. 2 per ogni individuo dell'equipaggio, escluso il personale di macchina, quando è in servizio.

Per la irregolare applicazione delle tariffe, non derivante da errore materiale, i concessionari incorreranno in una multa nella misura del quintuplo del nolo percepito.

Nel caso d'inosservanza delle disposizioni contenute nel quarto e quinto comma dell'art. 40, i concessionari incorreranno in una multa pari al doppio della differenza fra il nolo applicato e quello che dovevano applicare.

L'ammontare delle penalità sarà ritenuto mensilmente sulle quote della sovvenzione e sussidiariamente sarà prelevato dalla cauzione.

Allegato B.

Linee da esercitarsi dall'azienda ferroviaria dello Stato.

Numero d'ordine	ITINERARI DELLE LINEE	Caratteristica	Periodicità	Velocità in miglia	Numero dei piroscafi	Tonnellaggio lordo unitario	Tonnellaggio lordo complessivo
A	Civitavecchia-Golfo Aranci con prolungamento a Terranova e ritorno	—	giornaliera	15	3	1.500	4.500
B	Golfo Aranci-Maddalena e ritorno	—	id.	10	1	150	150
C	Napoli-Palermo e ritorno	—	id.	20	3	2.200	6.600
D	Napoli-Messina-Reggio-Riposto-Catania-Siracusa e ritorno	—	bisettimanale	18	1	2.200	2.200
					8		13.450

Gruppo 1° (*) — Linee Tirreno-Adriatiche (1).

Numero d'ordine	ITINERARI DELLE LINEE	Caratteristica	Periodicità	Velocità in miglia	Numero dei piroscafi	Tonnellaggio lordo unitario	Tonnellaggio lordo complessivo	Totale sovvenzioni
1	Genova-Palermo-Trapani-Marsala-Mazzara-Porto Palo-Sciacca-Porto Empedocle-Palma-Licata-Terranova-Scoglitti-Mazzarelli-Pozzallo-Marzamemi-Siracusa-Catania-Riposto-Reggio-Messina-Brindisi-Bari-Barletta-Manfredonia-Viesti-Ortona-Pescara (Castellammare Adriatico) Ancona-Trieste (solo andata) Venezia e ritorno	*C*	52 viaggi all'anno	10	7	2.000	14.000	150.000
2	San Remo-Porto Maurizio-Oneglia-Savona-Genova-Livorno-Terranova-Siniscola-Orosei-Dorgali-Tortolì-Muravera-Cagliari-Palermo-Termini-Cefalù-Messina-Riposto-Catania-Brindisi-Monopoli-Bari-Ancona-Venezia e ritorno (2)	*C*	26 viaggi all'anno	10	4	2.500	10.000	80.000
3	Genova-Livorno-Portovecchio-Civitavecchia-Napoli-Messina-Reggio-Riposto-Catania-Catanzaro-Cotrone-Taranto-Gallipoli-Brindisi-Bari-Molfetta-Ancona-Venezia e ritorno (2-3)	*C*	settimanale	10	6	2.500	15.000	140.000
4	Palermo-Trapani-Cagliari e ritorno	*C*	settimanale	10	1	2.000	2.000	50.000
					18		41.000	420.000

(1) I piroscafi adibiti alle linee commerciali di questo gruppo hanno obbligo soltanto di avere un locale pel trasporto dei passeggieri di classe unica corrispondente alla seconda.
(2) Con facoltà di approdare a Trieste da un lato ed a Marsiglia dall'altro.
(3) Durante la sosta a Genova approderà a Savona.
(*) Questo gruppo con il 7° ed il 16° formano un solo gruppo agli effetti della aggiudicazione.

Gruppo 2° — Linee per la Sardegna, Tunisia e Tripolitania.

Numero d'ordine	ITINERARI DELLE LINEE	Caratteristica	Periodicità	Velocità in miglia	Numero dei piroscafi	Tonnellaggio lordo		Totale sovvenzioni
						unitario	complessivo	
5	Genova-Livorno-Capraia-Maddalena-Santa Teresa di Gallura-P. Torres e ritorno . . .	*P C*	settimanale	12	1	1.200	1.200	50.000
6	Genova-Porto Torres e ritorno	*I C*	26 viaggi all'anno	10	1	1.200	1.200	40.000
7	Genova-Savona-Livorno-Portoferraio-Marciana Marina-Maddalena-Golfo Aranci-Terranova-Siniscola-Orosei-Dorgali-Tortolì-Muravera-Torrevecchia-Cagliari-Teulada-Sant'Antioco-Carloforte - Oristano - Bosa - Alghero-Porto Torres-Castelsardo-Santa Teresa-Maddalena-Bastia-Livorno-Spezia-Genova . . .	*P C*	settimanale					
8	Genova-Spezia-Livorno-Bastia-Maddalena-Santa Teresa-Castelsardo-Porto Torres-Alghero-Bosa-Oristano-Carloforte - Sant'Antioco-Teulada-Cagliari- Torrevecchia - Muravera-Tortolì-Dorgali-Orosei-Siniscola-Terranova-Golfo Aranci-Maddalena-Marciana Marina-Portoferraio-Livorno-Savona-Genova . . .	*P C*	id.	10	5	1.500	7.500	280.000
9	Cagliari-Civitavecchia e ritorno (1).	*P C*	id.	12	1	1.500	3.000	50.000
10	Cagliari-Napoli e ritorno (1)	*P C*	id.	12	1	1.500		60.000
11	Carloforte-Portovesme-Calasetta-Carloforte . .	*P C*	giornaliera	10	1	100	100	10.000
12	Genova-Livorno-Cagliari-Tunisi-Susa-Monastir-Medhia-Sfax-Gabes-Gerba-Tripoli-Malta-Siracusa-Catania-Riposto-Reggio-Messina-Napoli-Livorno-Genova (2)	*P*	settimanale					
1	Genova-Livorno - Portoferraio-Napoli-Messina-Reggio - Risposto - Catania-Siracusa-Malta Tripoli-Gerba-Gabes-Sfax-Medhia-Monastir-Susa-Tunisi-Cagliari-Livorno-Genova . . .	*P C*	id.	13	5	2.200	11.000	400.000
14	Oneglia-Porto Maurizio-San Remo-Nizza-Marsiglia e ritorno	*P C*	id.	10	1	1.000	1.000	60.000
15	San Remo-Porto Maurizio-Oneglia (3)-Portotorres e ritorno	*P C*	id.	10				
					16		25.000	950.000

(1) Allorquando sarà aperta all'esercizio la linea direttissima Roma-Napoli la linea verrà sostituita con altra Cagliari-Gaeta-Napoli.
(2) Durante la sosta a Genova il piroscafo ha obbligo di spingersi a Savona.
(3) Con facoltà di approdare ad Alassio.

Gruppo 3° — Linee dell'Adriatico.

Numero d'ordine	ITINERARI DELLE LINEE	Caratteristica	Periodicità	Velocità in miglia	Numero dei piroscafi	Tonnellaggio lordo		Totale sovvenzioni
						unitario	complessivo	
16	Venezia-Zara-Cattaro-Antivari-San Giov. di Medua-Durazzo-Vallona-Brindisi-Santi Quaranta-Corfù-Patrasso (1) e ritorno	*P C*	settimanale	13 (5)	3	1.000	3.000	400.000

(1) Con facoltà di prolungarla al Pireo (pel canale di Corinto) ed anche a Costantinopoli. Se il prolungamento è ordinato dal Governo, il concessionario avrà diritto alla sovvenzione proporzionale al maggior percorso.
(5) Il tratto Venezia-Zara e viceversa dovrà essere eseguito con la velocità di 14 miglia.

Numero d'ordine	ITINERARI DELLE LINEE	Caratteristica	Periodicità	Velocità in miglia	Numero dei piroscafi	Tonnellaggio lordo unitario	Tonnellaggio lordo complessivo	Totale sovvenzioni
			Riporto . .	. . .	3	. . .	3.000	400.000
17	Venezia-Zara-Ancona-Sebenico-Spalato-Gravosa-Cattaro-Risano-Antivari-Bari e ritorno (4)	P C	settimanale	10	2	1.000	2.000	280.000
18	Venezia-Fiume-Ancona - Pescara (Castellammare Adriatico)-Ortona-Tremiti-Barletta-Bari-Antivari-San Giov. di Medua-Durazzo-Vallona-Brindisi e ritorno (4)	P C	id.	10	3	600	1.800	230.000
19	Venezia-Ancona-Barletta-Bari- Brindisi - Santi Quaranta-Corfù-Saiada-Parga-Santa Maura-Prevesa-Salahora e ritorno (4)	P C	id.	10	2	600	1.200	180.000
20	San Giov. di Medua pel fiume Boiana fino a Scutari e ritorno (2)	P C	208 viaggi annui	8,5	2	100	200	60.000
21	Bari-Molfetta-Manfredonia-Matinata-Viesti-San Menaio-Peschici-Rodi-Tremiti e ritorno (3)	P C	bisettimanale	10	1	300	300	50.000
					13		8.500	1.200.000

(2) Stante la difficoltà che presenta la navigazione del fiume i viaggi non possono essere determinati a periodo regolare ed il piroscafo potrà limitare il percorso fin dove lo consentano le condizioni del fiume, ferma rimanendo la sovvenzione.

(3) Con facoltà di prolungarla a Termoli quando le condizioni di quel porto e del tempo lo consentano.

(4) Durante la sosta a Bari il concessionario dovrà effettuare gli approdi a Molfetta, Monopoli e Trani quando il traffico lo richeda.

Gruppo 4°.

Numero d'ordine	ITINERARI DELLE LINEE	Caratteristica	Periodicità	Velocità in miglia	Numero dei piroscafi	Tonnellaggio lordo unitario	Tonnellaggio lordo complessivo	Totale sovvenzioni
22	Venezia-Chioggia-Ravenna-Ancona-Metkovich-Ortona-Pescara (Castellammare Adriatico)-Rodi-Peschici-Viesti-Manfredonia-Barletta-Trani-Bisceglie-Molfetta-Bari -Mola-Monopoli-Brindisi-Otranto-Tricase-Gallipoli-Taranto e ritorno (1)	C	settimanale	10	2	400	800	85.000
					2		800	85.000

(1) Con facoltà di prolungamento a Trieste e Fiume.

Gruppo 5° — Linee celeri per l'Egitto.

Numero d'ordine	ITINERARI DELLE LINEE	Caratteristica	Periodicità	Velocità in miglia	Numero dei piroscafi	Tonnellaggio lordo		Totale sovvenzioni
						unitario	complessivo	
23	Genova-Napoli-Messina-Alessandria-Brindisi-Venezia (1) (2)	*P*	settimanale	17	5	5.000	25.000	1.900.000
24	Venezia-Brindisi-Alessandria-Messina-Napoli-Genova (1) (2)	*P*	id.	17				
					5		25.000	1.900.000

(1) I piroscafi di queste linee hanno facoltà di spingersi da un lato a Marsiglia e dall'altro a Trieste, e durante la sosta di Alessandria di spingersi fino a Beirut.

(2) Dal giugno al settembre (mesi di minor traffico) facoltà di ridurre la velocità a non meno di 14 miglia.

Gruppo 6° = Linee dell'Adriatico per la Cirenaica, per l'Egitto, per la Soria e pel Mar Nero.

Numero d'ordine	ITINERARI DELLE LINEE	Caratteristica	Periodicità	Velocità in miglia	Numero dei piroscafi	Tonnellaggio lordo		Totale sovvenzioni
						unitario	complessivo	
25	Venezia-Ancona-Barletta-Bari-Brindisi-Canea-Alessandria - Giaffa - Beirut-Alessandretta-Mersina-Rodi-Smirne-Costantinopoli - Salonicco-Pireo-Calamata-Brindisi-Bari-Barletta-Ancona-Venezia	*C*	ogni 4 settimane	10	2	2.500	5.000	200.000
26	Venezia-Ancona-Barletta-Bari-Brindisi-Malta-Tripoli-Misurata - Bengasi-Derna -Alessandria-Brindisi - Bari - Barletta - Ancona - Venezia	*C*	1° viaggio ogni 4 settimane	10	3	2.500	7.500	270.000
27	Venezia-Ancona-Bari-Brindisi-Canea-Alessandria-Derna-Bengasi-Misurata - Tripoli-Malta-Brindisi-Bari-Ancona-Venezia	*C*	2° viaggio ogni 4 settimane	10				
28	Venezia-Ancona-Bari-Brindisi-Santi Quaranta-Corfù-Patrasso - Pireo - Costantinopoli, con prolungamenti alternati ai porti del Danubio, ad Odessa, a Novorossisk ed a Batum e ritorno (1).	*P C*	settimanale	14	5	2.500	12.500	630.000
					10		25.000	1.100.000

(1) Con facoltà di approdare a Trieste.

Gruppo 7° (*) — Linee del Tirreno per la Cirenaica, per l'Egitto per la Soria, pel Mar Nero e Tunisi.

Numero d'ordine	ITINERARI DELLE LI	Caratteristica	Periodicità	Velocità in miglia	Numero dei piroscafi	Tonnellaggio lordo unitario	Tonnellaggio lordo complessivo	Totale sovvenzioni
29	Genova-Livorno-Napoli-Palermo-Messina-Catania-Alessandria - Giaffa - Beirouth -Tripoli-Larnaca-Rodi-Smirne-Salonicco-Pireo-Catania-Messina-Palermo-Napoli-Livorno-Genova (3)	C	un viaggio ogni 4 settimane					
30	Genova-Livorno-Napoli - Messina-Catania-Canea-Pireo-Salonicco-Smirne-Rodi-Mersina-Alessandretta-Latachia-Beirouth - Alessandria-Canea-Catania-Messina - Napoli-Livorno-Genova (2) (3)	C	id.					
31	Genova-Livorno-Napoli-Palermo-Messina-Catania-Siracusa-Malta-Tripoli-Misurata - Bengasi-Derna Alessandria-Siracusa - Catania-Messina-Palermo-Napoli - Civitavecchia-Livorno-Genova (3)	C	id.	10	7	2.500	17.500	640.000
32	Genova-Livorno-Civitavecchia-Napoli-Messina-Caania- Siracusa-Canea-Alessandria-Derna-Bengasi-Misurata-Tripoli-Malta-Siracusa-Catania-Messina-Napoli-Livorno-Genova (2) (3)	C	id.					
33	Genova-Livorno-Napoli-Messina-Catania-Pireo-Costantinopoli e ritorno (1)	P C	settimanale	15	3	3.000	9.000	600.000
34	Genova-Livorno-Napoli-Palermo-Messina-Catania-Pireo - Salonicco-Costantinopoli-Odessa o Braila, alternati e ritorno (2) (3)	C	ogni 2 settimane	10	4	3.000	12.000	660.000
35	Genova-Livorno-Napoli-Palermo-Messina-Catania-Pireo - Smirne-Costantinopoli-Novorossik-Batum col ritorno per gli scali dell'Anatolia (3)	C	id.	10	4	3.000	12.000	
36	Napoli-Palermo-Tunisi e ritorno	P	settimanale	15	1	1.500	1.500	200.000
					19		52.000	2.100.000

(1) Con facoltà di spingersi al Danubio o ad Odessa.
(2) Con obbligo di toccare Savona in andata e in ritorno, prima o dopo Genova.
(3) I piroscafi di questa linea hanno obbligo soltanto di avere un locale sopra coperta pel trasporto dei passeggieri di classe unica corrispondente alla seconda.
(*) Questo gruppo con il 1° ed 16° formano un solo gruppo agli effetti della aggiudicazione.

Gruppo 8° — Linea di Bombay.

Numero d'ordine	ITINERARI DELLE LINEE	Caratteristic	Periodicità	Velocità in miglia	Numero dei piroscafi	Tonnellaggio lordo unitario	Tonnellaggio lordo complessivo	Totale sovvenzioni
37	Genova-Livorno-Napoli-Messina-Catania-Porto Said-Suez-Aden-Bombay e ritorno (*)	P C	ogn 4 settimane	14	2	6.000	12.000	1.000.000

(*) Il concessionarto di questa linea ha l'obbligo di stabilire un servizio cumulativo speciale con il concessionario della linea 41 per modo, che rimanendo a suo carico le spese di trasbordo, le merci scambiate fra Calcutta ed i porti italiani del Tirreno (Genova-Livorno-Civitavecchia-Napoli) paghino lo stesso nolo di quelle provenienti o a destinazione dei porti italiani dell'Adriatico (Venezia-Ancona-Bari e Brindisi).

Gruppo 9° — Linee pel Mar Rosso, per la Somalia e pel Zanzibar.

Numero d'ordine	ITINERARI DELLE LINEE	Caratteristica	Periodicità	Velocità in miglia	Numero dei piroscafi	Tonnellaggio lordo unitario	Tonnellaggio lordo complessivo	Totale sovvenzioni
38	Venezia-Ancona-Bari-Brindisi-Porto Said-Suez-Porto Sudan-Massaua-Assab-Aden-Gibuti-Zeila-Mogadiscio-Merka-Brava-Kisimayo-Mombasa-Zanzibar (1)	P C	ogni 8 settimane	12	5	2.500	12.500	900.000
39	Genova-Livorno-Napoli-Messina-Catania-Porto Said-Suez-Porto Sudan-Massaua-Assab-Aden-Gibuti-Zeila-Mogadiscio-Merka-Brava Kisimayo-Mombasa-Zanzibar (2)	P C	ogni 8 settimane	12				
40	Suez-Porto Sudan-Massaua-Assab-Aden (3)	P C	ogni 2 settimane	13	1	800	800	400.000
					6		13.300	1.300.000

(1) Con facoltà di approdare ad Alessandria ed a Yedda e di spingersi dopo Venezia a Fiume ed a Trieste.
(2) Con facoltà di toccare da un lato Alessandria e dall'altro Marsiglia e con obbligo di toccare Savona durante la sosta a Genova.
(3) Uno dei piroscafi delle linee 38 e 39 costituirà la riserva di questa linea.

Gruppo 10° — Linea di Calcutta.

Numero d'ordine	ITINERARI DELLE LINEE	Caratteristica	Periodicità	Velocità in miglia	Numero dei piroscafi	Tonnellaggio lordo unitario	Tonnellaggio lordo complessivo	Totale sovvenzioni
41	Venezia-Ancona-Bari-Brindisi-Messina-Catania-Porto Said-Suez-Massaua-Aden-Colombo-Calcutta e ritorno (*)	C	ogni 4 settimane	10	4	4.500	18.000	1.000.000

(*) *Il concessionario* di questa linea ha l'obbligo di stabilire un servizio cumulativo speciale con il concessionario della linea 37 per modo, che rimanendo a suo carico le spese di trasbordo, le merci scambiate fra Bombay ed i porti italiani dell'Adriatico (Venezia-Ancona-Bari-Brindisi) paghino lo stesso nolo di quelle provenienti o a destinazione dei porti italiani del Tirreno (Genova-Livorno-Civitavecchia-Napoli).

Gruppo 11° (*) — Linee per l'Estremo Oriente.

Numero d'ordine	ITINERARI DELLE LINEE	Caratteristica	Periodicità	Velocità in miglia	Numero dei piroscafi	Tonnellaggio lordo unitario	Tonnellaggio lordo complessivo	Totale sovvenzioni
42	Genova-Livorno-Napoli-Palermo-Messina-Catania-Porto Said-Massaua-Aden-Colombo-Singapore-Hong Kong-Shanghai-Jokoama e ritorno	P C	ogni 8 settimane	12	3	5.000	15.000	900.000
43	Venezia-Ancona-Bari-Brindisi-Porto Said-Suez-Massana-Aden-Colombo-Singapore-Hong Kong-Shanghai-Yokoama e ritorno.	P C	ogni 8 settimane	12	3	5.000	15.000	900.000
					6		30.000	1.800.000

(*) Il concessionario di queste linee ha l'obbligo di trasportare in ogni viaggio tanto le merci provenienti od a destinazione dei porti italiani dell'Adriatico quanto quelle provenienti o a destinazione dei porti del Tirreno, applicando lo stesso nolo e rimanendo a suo carico le spese dell'eventuale trasbordo.

Gruppo 12° — Linee pel Messico e per le Repubbliche dell'America Centrale.

Numero d'ordine	ITINERARI DELLE LINEE	Caratteristica	Periodicità	Velocità in miglia	Numero dei piroscafi	Tonnellaggio lordo		Totale sovvenzioni
						unitario	complessivo	
44	Genova-Napoli-Messina-Palermo-New Orleans-Galveston-Vera Cruz-Avana-Porto Limon-Colon-Sabanilla-Puerto Cabello-La Guayra-Trinidad-Teneriffa-Palermo-Napoli-Genova (1)	C	ogni 2 mesi	12	3	5.000	15.000	550.000
45	Genova-Napoli-Messina-Palermo-Teneriffa-Trinidad-La Guayra-Puerto Cabello-Sabanilla-Colon-Porto Limon-Avana-Vera Cruz-Galveston-New Orleans-Palermo-Napoli-Genova (2)	C	id.					
					3		15.000	550.000

(1) Il piroscafo di riserva potrà essere di portata non inferiore alla metà del tonnellaggio prescritto.
(2) Con approdo facoltativo a Mobile.

Gruppo 13° — Linea pel Sud America e Pacifico.

Numero d'ordine	ITINERARI DELLE LINEE	Caratteristica	Periodicità	Velocità in miglia	Numero dei piroscafi	Tonnellaggio lordo		Totale sovvenzioni
						unitario	complessivo	
46	Genova-Buenos Ayres-Punta Arenas-Talcahuano-Valparaiso-Callao e ritorno (1)	C	ogni 4 settimane	12	5	3.000	15.000	350.000

(1) Con facoltà di prolungarla a San Francisco e toccare Bahia Blanca. Se il prolungamento è ordinato dal Governo il concessionario avrà diritto alla sovvenzione proporzionale al maggior percorso.

Gruppo 14° — Linee dell'Arcipelago Toscano.

Numero d'ordine	ITINERARI DELLE LINEE	Caratteristica	Periodicità	Velocità in miglia	Numero dei piroscafi	Tonnellaggio lordo		Totale sovvenzioni
						unitario	complessivo	
47	Livorno-Gorgona-Capraia-Marciana-Portoferraio-Piombino-Rio Marina-Portolongone-Marina di Campo-Pianosa-Talamone-Porto Santo Stefano e ritorno con obbligo di prolungamento settimanale a Civitavecchia	P C	bisettimanale	10	3	500	1.500	200.000
48	Portoferraio-Cavo-Piombino o Portovecchio o Baratti e ritorno (1)	P C	bigiornaliera	10	1	400	400	50.000
49	Rio Marina-Portolongone-Piombino (deviazione della linea 48)	P C	settimanale					

(1) Migliorate che siano le condizioni dei punti di approdo nel continente, il Ministero delle poste potrà richiedere senza aumento di spesa che la linea sia eseguita tre volte al giorno.

Numero d'ordine	ITINERARI DELLE LINEE	Caratteristica	Periodicità	Velocità in miglia	Numero dei piroscafi	Tonnellaggio lordo unitario	Tonnellaggio lordo complessivo	Totale sovvenzioni
			Riporto . . .	. .	4	. . .	1.900	250.000
50	Porto Santo Stefano-Giglio e ritorno	*P C*	giornaliera	10	1	100	100	30.000
51	Porto Santo Stefano-Talamone e ritorno . .	*P C*	bisettimanale					
52	Servizio circolare intorno all'isola d'Elba andata e ritorno.	*P C*	settimanale	8	1	150	150	30.000
					6		2.150	310.000

Gruppo 15° — **Linee per le Isole Eolie.**

Numero d'ordine	ITINERARI DELLE LINEE	Caratteristica	Periodicità	Velocità in miglia	Numero dei piroscafi	Tonnellaggio lordo unitario	Tonnellaggio lordo complessivo	Totale sovvenzioni
53	Milazzo-Lipari-Santa Marina con approdo alternato a Malfa e Rinella e ritorno e con breve sosta a Canneto	*P C*	giornaliera	13	1	250	250	65.000
54	Messina-Lipari-Santa Marina-Rinella e Malfa-Panarea-Stromboli e ritorno con obbligo di prolungarla a Napoli ogni settimana e con facoltà di spingersi fino a Napoli nell'altra e di approdare a Pollara ed a Lingua . .	*P*	bisettimanale	10	2	500	1.000	90.000
55	Messina-Lipari-Canneto-Lipari-Milazzo-Messina con approdo facoltativo ad Acquacalda	*P C*	settimanale					
56	Lipari-Salina-Malfa o Rinella-Filicudi Porto e Filicudi Pecorini-Alicudi e ritorno con approdi facoltativi a Pollara ed a Lingua.	*P C*	bisettimanale	10	1	150	150	20.000
57	Lipari-Vulcano e ritorno	*P C*	id.					
					4		1.400	175.000

Gruppo 16° (*) — **Linee della Sicilia per Tunisi e per le isole minori intorno alla Sicilia.**

Numero d'ordine	ITINERARI DELLE LINEE	Caratteristica	Periodicità	Velocità in miglia	Numero dei piroscafi	Tonnellaggio lordo unitario	Tonnellaggio lordo complessivo	Totale sovvenzioni
58	Palermo - Castellammare - Trapani - Marsala - Mazzara - Sciacca - Pantelleria - Tunisi e ritorno	*P C*	settimanale	10	1	800	800	70.000

(*) Questo gruppo con il 1° ed il 7° formano un sol gruppo agli effetti della aggiudicazione.

Numero d'ordine	ITINERARI DELLE LINEE	Caratteristica	Periodicità	Velocità in miglia	Numero dei piroscafi	Tonnellaggio lordo unitario	Tonnellaggio lordo complessivo	Totale sovvenzioni
			Riporto . . .	. . .	1	. . .	800	70.000
59	Palermo-Castellammare-Trapani - Favignana-Marsala-Mazzara - Porto-Palo-Sciacca-Pantelleria-Lampedusa-Linosa-Porto Empedocle e ritorno	*P C*	settimanale					
60	Napoli-Trapani-Marsala-Tunisi e ritorno . .	*P C*	id.	12	3	800	2.400	200.000
61	Trapani Marsala-Pantelleria e ritorno	*P C*	id.	10				
62	Trapani-Marsala-Favignana- Levanzo-Marettimo e ritorno	*P C*	bisettimanale	10	1	320	320	40.000
63	Porto Empedocle-Linosa-Lampedusa e ritorno	*P C*	id.	10	1	320	320	70.000
64	Palermo-Ustica e ritorno	*P C*	id.	10	1	320	320	50.000
					7		4.160	430.000

Gruppo 17° — **Linee per le Isole del Golfo di Napoli e Pontine.**

Numero d'ordine	ITINERARI DELLE LINEE	Caratteristica	Periodicità	Velocità in miglia	Numero dei piroscafi	Tonnellaggio lordo unitario	Tonnellaggio lordo complessivo	Totale sovvenzioni
65	Napoli scali della penisola sorrentina-Sorrento-Massa-Capri e ritorno	*P C*	giornaliera	12	1	500	500	15.000
66	Napoli-Capri e ritorno	*P C*	id.	12	1	500	500	15.000
67	Napoli-Procida-Ischia-Casamicciola-Forio e ritorno (1)	*P C*	547 viaggi all'anno (bigiornaliera dall'aprile al settembre)	12	2	300	600	15.000
68	Napoli-Procida-Ischia- Casamicciola-Forio-San Stefano-Ventotene-Ponza e ritorno (1) . .	*P C*	3 volte la settimana	12	2	300	600	80.000
»	Prolungamento della linea ad Anzio	—	52 volte all'anno					
69	Torregaveta-Procida-Ischia-Casamicciola e ritorno (2)	*P C*	3 volte al giorno	12	1	150	150	30.000
					7		2.350	155.000

(1) Con obbligo di approdare al porto d'Ischia ed a Lacco Ameno nella stagione balneare ed una volta la settimana a Sant'Angelo.
(2) Con obbligo di approdare almeno in una corsa giornaliera a Porto d'Ischia, Lacco Ameno e Forio.

Gruppo 18°.

Numero d'ordine	ITINERARI DELLE LINEE	Caratteristica	Periodicità	Velocità in miglia	Numero dei piroscafi	Tonnellaggio lordo unitario	Tonnellaggio lordo complessivo	Totale sovvenzioni
70	Ravenna-Fiume e ritorno	*P C*	settimanale	10	1	320	320	30.000
71	Ravenna-Trieste e ritorno	*P C*	id.	10	1	320	320	30.000
					2		640	60.000

Allegato C.

Linee di concentramento.

Linee distintive	ITINERARI DELLE LINEE	Periodicità	Minimo dei piroscafi esercenti	Assuntori che devono concorrere all'esercizio delle linee
A	Genova-Savona-Vado-Finalmarina-Pietraligure-Loano-Albenga-Alassio-Diano Marina-Oneglia-Porto Maurizio-Taggia-San Remo-Ventimiglia e ritorno	Almeno 52 viaggi all'anno	1	Quelli delle linee 1, 2, 3, 5, 6, 7, 8, 12, 13, 23, 24, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 37, 39, 42, 44, 45, 46.
B	Napoli-Torre Annunziata-Castellammare-Amalfi-Salerno-Pisciotta-Scario-Maratea-Praia-Scalea Diamante - Belvedere-Cetraro-Fuscaldo-Paola-Amantea-Sant'Eufemia-Pizzo-Santa Venere-Tropea-Nicotera-Gioia Tauro-Villa San Giovanni-Reggio-Messina e ritorno	Id.	2	Quelli delle linee 1, 2, 3, 10, 12, 13, 23, 24, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 36, 37, 39, 41, 42, 44, 45, 60.
C	Palermo-Termini-Cefalù-Santo Stefano-Sant'Agata-Capo d'Orlando-Patti-Milazzo-Messina e ritorno	Id.	1	Quelli delle linee 1, 2, 3, 4, 12, 13, 23, 24, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 36, 37, 39, 41, 42, 44, 45.
D	Messina-Reggio-Siderno-Roccella-Ionica-Monasterace-Soverato-Catanzaro M.-Cotrone-Rossano-Trebisacce-Taranto-Gallipoli-Tricase-Otranto-Brindisi e ritorno	Id.	2	Quelli delle linee, 1, 2, 3, 12, 13, 16, 18, 19, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 37, 38, 39, 41, 42, 43, 44, 45.
E	Brindisi-Monopoli-Mola-Bari-Molfetta-Bisceglie-Trani-Barletta-e ritorno (1)	Id.	1	Quelli delle linee 1, 2, 3, 16, 18, 19, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 38, 41, 45.
F	Porto Empedocle-Palma-Licata-Terranova-Scoglitti-Mazzarelli Pozzallo-Marzamemi-Siracusa-Augusta-Catania	Id.	1	Quelli delle linee 1, 2, 3, 12, 13, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 37, 39, 41, 42.

(1) I concessionari saranno tenuti a toccare i porti di Manfredonia, Viesti, Peschici, San Menaio, Rodi, Ortona e Pescara (Castellammare Adriatico) sempre che vi sia carico da o per detti porti.

Riepilogo della spesa

Gruppo 1	L.	420,000
» 2	»	950,000
» 2	»	1,200,000
» 4	»	85,000
» 5	»	1,900,000
» 6	»	1,100,000
» 7	»	2,100,000
» 8	»	1,000,000
» 9	»	1,300,000
» 10	»	1,000,000
» 11	»	1,800,000
» 12	»	550,000
» 13	»	350,000
» 14	»	310,000
» 15	»	175,000
» 16	»	430,000
» 17	»	155,000
» 18	»	60,000
Totale	L.	14,885,000

Visto, d'ordine di Sua Maestà:
GIOLITTI — SCHANZER — BERTOLINI — MIRABELLO — COCCO-ORTU — CARCANO — LACAVA.

MINISTERO DELLA MARINA

IL MINISTRO

Vista la notificazione di concorso 8 ottobre 1907 per trenta posti di applicato di porto di 2ª classe;

Visti i verbali della Commissione esaminatrice;

Decreta:

È approvata la seguente graduatoria dei candidati riusciti idonei al concorso predetto:

Lanza Giuseppe — Flamini Renato — Colombo Armando — Antonucci Luigi — Cardellini Giuseppe — Gardini Emanuele — Rabby Carlo — Lugli Umberto — Colmignoli Domenico — Tomaselli Gregorio — Sega Alfredo — Di Bartolomei Paolo — Randone Giuseppe — Sansone Aniello — Bellizzi Giuseppe — Pace Alberto — Rossi Pio Amleto — Arrighi Alberto — Scardaoni Umberto — Santucci De Magistris Luigi — Peluso Alfredo — Cignolini Agostino — Porzio Guido — Zara Astorre — Fontanella Silvio — Pumo Carlo — Mollo Gabriele — Possenti Luigi — Barbarano Guglielmo — Zennaro Umberto — Vinciguerra Luigi — Albi Gino — Forte Luigi — Quartino Eugenio — Greco Carlo — D'Andrea Massimo — Guardione Gino — Bertuccioli Umberto — Muto Raffaele — D'Errico Enrico — Bertoni Giovanni — Cavallari Egisto — Maracchia Ercole — Arrighetti Arrigo — Geremicca-Giovanni.

Roma, 15 marzo 1908.

Il ministro
C. MIRABELLO.

CORTE DEI CONTI

Pensioni *liquidate dalla Corte dei conti*:

Con deliberazioni del 23 febbraio 1908:

Cavaliero Marianna, ved. Troiano, L 551.66.
Borea Vincenzo, capo musica, L. 2473.
Gardiner Muriel, ved. Ferni, L. 806.66.
Burigana Andrea, maresciallo RR. CC., L. 1162.
Mammaica Francesco, pretore, L. 1816.
Peadu Aurelio, ricevitore del registro, L. 2638.
Gabbi Luisa, ved. Sani, L. 360.33.
Monaci Maria ved. Dal Bello, L. 453 33.
Fratoni Stefano, guardia carceraria, L. 880.
Preta Vincenzo, operaio manifatture tabacchi, L. 601.
Tosatti Quirino. 2° capo cannoniere, L. 924.
Viglione Marco, guardia di finanza, L. 830.
Zappetti Luigi, capitano, L. 2802.
Tancredi Francesco, questore, L. 3743.
Santacroce Marianna, ved. Jasampo (indennità), L. 4277.
Avanzini Ernesto, operaio officine carte valori, L. 960.
Formica Pasqule, guardia di finanza, L. 710.
Forlia Stefano, 2° capo semaforista. L. 674.50.
Grieco Roberto, capo cannoniere, L. 1102.
Ferretti Alfonso, guardia carceraria, L. 930.
Borgnini Giuseppe, procuratore di Corte di cassazione. L. 8000.
Pasanini Francesco, consigliere di Corte d'appello, L. 5600.
Bassoni Carlo, consigliere di Corte d'appello, L. 5693.
Rordò Luigi, colonnello, L. 5540.
Mariani Luigi, cancelliere, L. 1900.
Palmieri Nuti Camilla, ved. Mocenni, L. 2666 66.
Giannini Alfredo, maresciallo di fanteria, L. 1140.
Costa Rosa, ved. Revello, L. 678.33.
Ventriglia Anna, lavorante di artiglieria, L. 228.
Bianchi Luigi, operaio di marina, L. 542.50.
Ponte di Pizzo Clemente, capitano di corvetta, L. 2610.
Rampioni Nazzareno, operaio della guerra, L. 690.
Sciarrelli Antonio, guardia di finanza, L. 510.
Paffetti Rosa, ved. Leonzio, L. 720.
Canavesi Letizia, ved. Capozzi (indennità), L. 2250.
Rizzetti Felicita, ved. Benvenuto, L. 842.33.
Gerardi Celestino, 1° macchinista, L. 1719.20.
Rocca Rosina, ved. Ricci, L. 1053.33.
Ajroldi di Robbiate Paolo, capitano, L. 2906.
Sanseverino Pietro, capitano, L. 2408.
Ortona Domenico, giudice, L. 2971.
Russo Giov. Batta, maggiore generale, L. 7200.
Fontana Nicolò, procuratore del Rè, L. 6234.
Mazzi Camillo, giudice, L. 3088.
Kuntze Francesco, colonnello, L. 5200.
Vitiello Carmela, ved. Condoleo, L. 240.
Borghesi Angelo, operaio di artiglieria, L. 490.
Greco Luigi, capitano, L. 3129.
Strano Domenicantonio, maresciallo di artiglieria, L. 810.
Pozzoli Giulia, madre di Verdini, soldato, L. 202.50.
Cassini Virgilia, ved. Grazzi, L. 1024.
Fedozzi Carlo, consigliere di Corte d'appello, L. 5656.
Ponte Giuseppe, presidente di tribunale, L. 3220.
Muscianisi Rosaria, ved. Platania, L. 821.
Lamberti Alessandro, maresciallo nei RR. carabinieri, L. 1358.
Poli Vittoria, ved. Annessi, L. 417.83.
David Vittoria, ved. Milesi, L. 665 66.
Diana Fedele, preside di Liceo, L. 5184.
Avanzi Enrico, guardia carceraria, L. 880.
Lamberti Mario, tenente generale, L. 8000.
De Gubernatis Cecilia, direttrice didattica, L. 573.45, di cui:
a carico dello Stato, L. 30.46;
a carito del comune di Udine, L. 87.52;
a carico del Monte pensioni maestri elementari, L. 455.42.
Gerli Prospero, furier maggiore, L. 1533.33.
Sanna Francesco, guardia carceraria, L. 275.
Dini Alessandro, bollatore, L. 595.
Sarritzu Antonio, carabiniere, L. 360.
Camilli Carmela, madre di Canale, caporal maggiore, L. 240.
Tuccari Marianna, ved. Trojani, (indennità), L. 6066, di cui:
a carico dello Stato, L. 5885.08;
a carico delle ferrovie dello Stato, L. 180.92.
Zuliani Angelo, ispettore generale, L. 6400.
Alberga Vincenza, ved. Mazzetti, L. 416.
Ghislotti Giuseppe, pretore, L. 1676.
Bozzini Gaetano, brigadiere nei RR. carabinieri, L. 690.
Natale Francesco, vice cancelliere, L. 1178.
Mandò Emma, ved. Marchesini (indennità), L. 2000.
Bucco Maria, ved. Lo Spoto, L. 1297.
Castagneri Leonardo, capo operaio di marina, L. 1728.
Assandri Antonia, ved. Poggio, L. 180.
Banci Alessandro, 1° macchinista, L. 1492.40.
Pasini Gio. Batta, capo operaio di marina, L. 1200.
Cicchiello Angela, ved. Gallinaro, L. 241.66.
Barbieri Ettore, guardia carceraria, L. 880.
Barbani Orazio, capitano, L. 2816.
Di Tommaso Paolo, guardia di città, L. 920.
Viticonti Berengaria, ved. Tartaglione, L. 463.
Pagella Carlo, pretore, L. 1682.
Maiotti Fortunato, professore, L. 3218.
Fusetti Clementina, ved. Saresini, L. 529.50.
Gentile Carmelo, guardia di città. L. 920.
Oppido Giuseppe, guardia carceraria, L. 960.
Rupolo Domenico, sotto capo guardia carceraria, L. 1040.
De Chiara Gaetano, brigadiere nei RR. carabinieri, L. 635.
Gambini Giuseppe, maresciallo id., L. 1150.
Pezzolla Vito, maestro di marina. L. 1495 20.
De Tullio Enrico, capitano, L. 2252.
Togni Giuseppe, capo guardia carceraria, L. 1280.

Giuliani Maria Luigia, ved. Lecce, L. 293.75.
Moret Augusto, soldato, L. 300.
Pirastu Filomena, madre di Caredda, carabiniere, L. 240.
Formisano Vincenzo, soldato, L. 300.
Galligani Torello, caporal maggiore, L. 360.
Larotonda Vincenzo, brigadiere nei RR. carabinieri, L. 500.
Maraviglia Maria, ved. Di Lova (indennità), L. 4000.
Gigli Antonio, capitano, L. 2476.
Ceruti Carlo, ufficiale d'ordine, L. 1053.
Tanganelli Gaetano, capitano, L. 2826.
Romanelli Teresa, ved. Ghirardi (indennità), L. 5440.
Chiarini Umberto, capo furiere, L. 1279.20.
Tiberii Amilcare, capitano, L. 2851.
Granini Francesco, vice brigadiere nei RR. carabinieri, L. 450.
Bartali Gargano, capitano, L. 3003.
Pertusati Angelo, capitano, L. 3226.
Cottone Michela, operaia manifatture tabacchi, L. 449.19.
Cuoghi Luigi, capitano, L. 3056.
Parolotti Giacomo, brigadiere nei RR. carabinieri, L. 690.
Casaceli Alfonso, maggiore, L. 3217.
Rizzardi Michele, tenente colonnello, L. 3891.
Guidi Raffaele, 2° capo semaforista, L. 674.50.
Cavara orfani di Giuseppe, operaio di marina, L. 300.
Penso Carolina, ved. Zanetti, L. 165.
Montecchi Faustina, ved. Chiappi, L. 352.
Piarelli Vittoria, ved. La Sala, L. 198.33.
Sicca Antonio, capitano di porto, L. 4606.
Amato Francesco, guardia di città, L. 335 50,
Moliterni Gennaro, capitano, L. 2817.
Magliani Giovanni, presidente sezione Corte d'appello, L. 7148.
Chiavellati Olimpia, ved. Massignani, L. 640.
Ferrari Elisabetta, ved. Castelli (indennità), L. 1750.
Cotta Onorata, ved. Peirano (indennità), L. 5750.
Gastaldi orfani di Ottavio, colonnello, L. 1666.66.
Roissard de Bellet Maria, ved. Zoppi, L. 2527.66.

Direzione Generale del Debito Pubblico

RETTIFICA D'INTESTAZIONE (1ª *pubblicazione).*

Si è dichiarato che la rendita seguente del consolidato 5.00 0[0 cioè: n. 1,173,639, d'iscrizione sui registri della Direzione generale per L. 75 00 al nome di Piracci *Michelina* fu Michele, minore sotto la tutela di Piracci Antonio, domiciliato a Vieste, fu così intestata per errore occorso nelle indicazioni date dai richiedenti all' Amministrazione del Debito pubblico, mentrechè doveva invece intestarsi a Piracci *Maria-Michele-Concetta-Francesca* fu Michele, minore, ecc., come sopra, vera proprietaria della rendita stessa.

A' termini dell'articolo 72 del regolamento sul Debito pubblico si diffida chiunque possa avervi interesse che, trascorso un mese dalla prima pubblicazione di questo avviso, ove non sieno state notificate opposizioni a questa Direzione generale, si procederà alla rettifica di detta iscrizione nel modo richiesto.

Roma, il 4 aprile 1908.

Per il direttore generale
GARBAZZI.

RETTIFICA D'INTESTAZIONE (2ª *pubblicazione*).

Si è dichiarato che la rendita seguente del consolidato 3.75 0[0 cioè: n. 500,552, per L. 225-210, al nome di Pasquini *Francesca* di Pietro, nubile, domiciliata al Ponte alla Chiana (Arezzo), fu così intestata per errore occorso nelle indicazioni date dai richiedenti all'Amministrazione del Debito pubblico, mentrechè doveva invece intestarsi a Pasquini *Adele-Caterina-Francesca* di Pietro, ecc., come sopra, vera proprietaria della rendita stessa.

A termini dell'art. 72 del regolamento sul Debito pubblico, si diffida chiunque possa avervi interesse che, trascorso un mese dalla prima pubblicazione di questo avviso, ove non sieno state notificate opposizioni a questa Direzione generale, si procederà alla rettifica di detta iscrizione nel modo richiesto.

Roma, il 4 aprile 1908.

Per il direttore generale
GARBAZZI.

RETTIFICA D'INTESTAZIONE (2ª *pubblicazione*).

Si è dichiarato che la rendita seguente del consolidato 5 0[0 cioè: n. 896,970 d'inscrizione sui registri della Direzione generale, per L. 50 al nome di Quaranta *Lodovica*, Angelo e Beatrice del vivente Giovanni, minori, sotto la patria potestà del padre e prole nascitura da Barberis Giuditta fu Giuseppe, moglie di detto Quaranta Giovanni, domiciliati a Cuneo, fu così intestata per errore occorso nelle indicazioni date dai richiedenti all'Amministrazione del debito pubblico, mentrechè doveva invece intestarsi a Quaranta *Angela-Lodovica*, Angelo, ecc. il resto come sopra, veri proprietari della rendita stessa.

A' termini dell' articolo 72 del regolamento sul Debito pubblico, si diffida chiunque possa avervi interesse che, trascorso un mese dalla prima pubblicazione di questo avviso, ove non sieno state notificate opposizioni a questa Direzione generale, si procederà alla rettifica di detta iscrizione nel modo richiesto.

Roma, il 4 aprile 1908.

Per il direttore generale
GARBAZZI.

RETTIFICA D'INTESTAZIONE (2ª *pubblicazione*).

Si è dichiarato che la rendita seguente del consolidato 5 0[0, cioè: n. 956,348 d'inscrizione sui registri della Direzione generale (corrispondente al N. 211,153. nuovo consolidato 3.75 di L. 198.75), per L. 265, al nome di Conti *Franco* di Luciano, minore, sotto la patria potestà del padre, domiciliato a Milano, fu così intestata per errore occorso nelle indicazioni date dai richiedenti all'Amministrazione del Debito pubblico, mentrechè doveva invece intestarsi a Conti *Francesco* di Luciano, minore ecc, vero proprietario della rendita stessa.

A' termini dell'art. 72 del regolamento sul Debito pubblico, si diffida chiunque possa avervi interesse che, trascorso un mese dalla prima pubblicazione di questo avviso, ove non sieno state notificate opposizioni a questa Direzione generale, si procederà alla rettifica di detta iscrizione nel modo richiesto.

Roma, il 4 aprile 1908.

Per il direttore generale
GARBAZZI.

RETTIFICA D'INTESTAZIONE (3ª *pubblicazione*).

Si è dichiarato che la rendita seguente del Consolidato 3 75 0[0, cioè: n. 277,914 d'inscrizione sui registri della Direzione generale per L. 176.25 al nome di Crosa Teresa fu *Lazzaro*, minore sotto la patria tutela di Sanvenero Angelo fu Angelo, domiciliata in Savona (Genova), fu così intestata per errore occorso nelle indicazioni date dai richiedenti all'Amministrazione del Debito pubblico, mentrechè doveva invece intestarsi a Crosa Teresa fu *Giuseppe*, minore ecc., vera proprietaria della rendita stessa.

A' termini dell'art. 72 del regolamento sul Debito pubblico, si diffida chiunque possa avervi interesse che, trascorso un mese dalla prima pubblicazione di questo avviso, ove non sieno state notificate opposizioni a questa Direzione generale, si procederà alla rettifica di detta iscrizione nel modo richiesto.

Roma, il 4 aprile 1908.

Per il direttore generale
GARBAZZI.

RETTIFICA D'INTESTAZIONE (3ª *pubblicazione*).

Si è dichiarato che la rendita seguente del consolidato 3.75 0[0,

cioè: n. 393,102 d'inscrizione sui registri della Direzione generale (corrispondente al n. 128,537 consolidato 5 0[0), per L. 37.50, al nome di Salomone *Eugenia* o *Zani* Anna di Giovanni, minore, sotto la patria potestà del padre, domiciliata a Lottulo (Cuneo), fu così intestata per errore occorso nelle indicazioni date dai richiedenti all'Amministrazione del Debito pubblico, mentrechè doveva invece intestarsi a Salomone *Ienny Anna* di Giovanni, minore, ecc. (come sopra), vera proprietaria della rendita stessa.

A termini dell'art. 72 del regolamento sul Debito pubblico, si diffida chiunque possa avervi interesse che, trascorso un mese dalla prima pubblicazione di questo avviso, ove non sieno state notificate opposizioni a questa Direzione generale, si procederà alla rettifica di detta inscrizione nel modo richiesto.

Roma, il 4 aprile 1908

Per il direttore generale
GARBAZZI.

AVVISO PER SMARRIMENTO DI RICEVUTA (1ª *pubblicazione*).

Il signor Brini Luigi fu Luciano ha denunziato lo smarrimento della ricevuta n. 38 ordinale, n. 26 di protocollo e n. 745 di posizione, statagli rilasciata dall'intendenza di finanza di Ravenna, in data 21 febbraio 1907, in seguito alla presentazione di un certificato della rendita complessiva di L. 112, consolidato 3.50 0[0, con decorrenza dal 1° gennaio 1907.

Ai termini dell'art. 334 del vigente regolamento sul Debito pubblico, si diffida chiunque possa avervi interesse che, trascorso un mese dalla data della prima pubblicazione del presente avviso senza che siano intervenute opposizioni, saranno consegnati al signor Brini Luigi anzidetto insieme con Verlicchi Alessandro fu Scipio e Codecasa Gaetano fu Giuseppe i nuovi titoli provenienti dall'eseguita operazione, senza obbligo di restituzione della predetta ricevuta, la quale rimarrà di nessun valore.

Roma, il 4 aprile 1908.

Per il direttore generale
GARBAZZI.

Direzione generale del tesoro (*Divisione portafoglio*).

Il prezzo medio del cambio pei certificati di pagamento dei dazi doganali d'importazione è fissato per oggi, 6 aprile, in lire 100.00.

AVVERTENZA.

La media del cambio odierno essendo di L. 99.99 e quindi non superiore alla pari, pel rilascio dei certificati dei dazi doganali del giorno 6 aprile occorre il versamento in valuta in ragione di L. 100 per 100.

Il prezzo del cambio che applicheranno le dogane nella settimana dal giorno 6 al giorno 12 aprile 1908, per daziati non superiori a lire 100, pagabili in biglietti è fissato in lire 100.00.

MINISTERO D'AGRICOLTURA, IND. E COMMERCIO

Ispettorato generale dell'industria e del commercio

Media dei corsi dei consolidati negoziati a contanti nelle varie Borse del Regno, determinata d'accordo fra il Ministero d'agricoltura, industria e commercio e il Ministero del tesoro (*Divisione portafoglio*).

4 aprile 1908.

CONSOLIDATI	Con godimento in corso	Senza cedola	Al netto degl' interessi maturati a tutt'oggi
3 3/4 % *netto*.	103 36 84	101.49 84	102.39 28
3 1/2 % *netto*.	102 25 62	100 50 62	101.34 28
3 % *lordo*....	68 82 50	67.62 50	68.79 88

CONCORSI

MINISTERO DELLA GUERRA

Concorso ai posti di capotecnico d'artiglieria e genio di 3ª classe.

1. È aperto un concorso ad esami per la nomina ai seguenti posti di capotecnico d'artiglieria e genio di 3ª classe:

due posti, specialità fabbriche d'armi e meccanico;

tre posti, specialità fabbro-fucinatore e meccanico;

tre posti, specialità fabbro-legnaiuolo e meccanico;

due posti, specialità chimico polverista, pirotecnico e meccanico;

due posti, specialità fonditore, lavorazione e collaudazione di bocche da fuoco.

2. Potranno essere ammessi al concorso:

A) i disegnatori, i capi armaiuoli militari, i sottufficiali capi-operai dei reggimenti d'artiglieria da campagna, a cavallo e da montagna, i sottufficiali dei reggimenti del genio ascritti ai ferrovieri ed agli specialisti, e gli individui di truppa delle compagnie operai d'artiglieria, i quali siano dai rispettivi capi di servizio giudicati meritevoli d'avanzamento a capotecnico;

B) i capi operai e gli operai borghesi degli stabilimenti o direzioni d'artiglieria, e delle officine di costruzione del genio e che siano dai rispettivi capi di servizio giudicati meritevoli di avanzamento a capotecnico;

C) gli allievi delle scuole industriali del Regno che abbiano compiuto l'intero corso di studio delle scuole stesse ed ottenuto il relativo diploma di licenza e che non abbiano oltrepassato l'età di 26 anni al 1° agosto 1908.

3. I capi operai e operai borghesi e gli allievi delle scuole industriali dovranno inoltre soddisfare alle seguenti condizioni:

a) essere cittadino italiano;

b) aver soddisfatto agli obblighi di leva, e, di 1ª categoria, avere già compiuto il servizio sotto le armi;

c) avere buona condotta;

d) avere in modo assoluto l'idoneità fisica al servizio militare.

4. Una metà dei posti pei quali è indetto il concorso in ogni specialità, è riservata agli allievi delle scuole industriali; l'altra metà agli altri concorrenti complessivamente.

I posti riservati agli allievi delle scuole industriali, potranno in difetto di questi, essere occupati dai concorrenti di cui alle lettere *A*) e *B*) del precedente n. 2, e viceversa potranno essere occupati dagli allievi delle scuole industriali i posti riservati agli altri concorrenti, qualora questi non raggiungessero il numero occorrente, cessando nell'una e nell'altra categoria il diritto di occupare più tardi la quota di vacanza che sarebbe ad essa spettata.

5. Gli aspiranti al concorso dovranno presentare non più tardi del giorno 1° settembre 1908 al rispettivo comandante di corpo o direttore, se disegnatori, sottufficiali, militari di truppa, capi operai, e ai comandanti dei distretti militari se allievi delle scuole industriali, le domande di ammissione redatte su carta da bollo da L. 1.00.

Pei concorrenti di cui alla lettera C) del n. 2 dovrà essere indicato il casato, nome e recapito domiciliare del concorrente, nonchè in quale delle direzioni d'artiglieria desidera dare gli esami in iscritto.

6. Le domande dei militari dovranno essere corredate dalla copia del foglio matricolare (e pei sottufficiali anche dalla copia del foglio caratteristico). Quelle dei capi operai ed operai borghesi saranno accompagnate dall'estratto conforme al ruolo matricolare, nonchè di una dichiarazione di un ufficiale medico, comprovante l'idoneità fisica di cui al capoverso *d)* del n. 3.

Da tale estratto dovranno risultare con esattezza le indicazioni di cui agli alinea *a)*, *b)*, *d)* del n. 3.

Esso dovrà essere firmato dal capo di servizio.

Le domande dei disegnatori dovranno essere corredate dal solo certificato medico comprovante l'idoneità fisica.

Tutte indistintamente le domande dei concorrenti di cui alle lettere *A)* e *B)* del precedente n. 2 dovranno essere munite del parere del capo di servizio, circa l'idoneità del concorrente all'impiego di cui si tratta, sia per condotta e qualità personali sia per istruzione.

Quelle degli allievi delle scuole industriali dovranno essere corredate dai seguenti documenti:

a) certificato di cittadinanza italiana;

b) copia dell'atto di nascita;

c) certificato comprovante di aver soddisfatto all'obbligo di leva, vidimato dal prefetto o sottoprefetto, o foglio di congedo illimitato;

d) certificato municipale di buona condotta, vidimato dal prefetto o sottoprefetto e certificato di penalità del tribunale rilasciato da non più di tre mesi;

e) diploma originale di licenza di una delle scuole industriali del regno;

f) certificato di un medico militare, designato dal comando del distretto militare, constatante che il concorrente ha in modo assoluto, l'idoneità per il servizio militare;

g) fotografia del candidato, di data abbastanza recente, firmata a tergo, da servire alla constatazione della di lui identità personale.

7. Esaminati i documenti prodotti dai singoli concorrenti, il Ministero farà conoscere ai medesimi per mezzo dei distretti e dei comandanti di corpo o direttori, il giorno preciso e la località in cui dovranno presentarsi agli esami coloro che vi saranno ammessi e con lo stesso mezzo saranno restituiti i documenti a quelli le cui domande non fossero accettate.

8. Gli esami saranno scritti, orali e pratici, in base ai programmi contenuti nell'Atto 100 del giornale militare 1906.

Gli esami scritti precederanno quelli orali e verranno dati entro il mese di ottobre 1908 presso le direzioni di artiglieria.

9. Gli esami orali avranno luogo a Torino in giorno da destinarsi.

In questi esami ogni candidato estrarrà a sorte quella quantità di numeri di ciascun programma che è indicato in principio dei programmi stessi, sui quali sarà più specialmente tenuto a rispondere.

10. Agli esami orali saranno ammessi coloro soltanto che avranno riportata la voluta idoneità negli esami in iscritto.

Essi verranno in tempo avvertiti del giorno in cui questi avranno principio per mezzo dei rispettivi comandi a cui avranno presentato la loro domanda e collo stesso mezzo verranno restituiti i documenti a coloro che non superarono le prove in iscritto.

Il risultato definitivo del concorso verrà a suo tempo notificato ai singoli candidati per mezzo dei comandi sopracitati, in un colla restituzione dei documenti a quei concorrenti che non potranno conseguire la nomina.

11. I primi classificati idonei in ciascuna specialità fino alla concorrenza del numero dei posti di cui al precedente n. 1, o nella proporzione stabilita dal n. 4 della presente circolare avranno diritto a coprire le vacanze esistenti nei capitecnici della rispettiva specialità, e quelle che avessero in seguito a verificarsi.

Gli altri, sebbene dichiarati idonei, non potranno assolutamente conseguire la nomina all'impiego pel quale concorsero nè far valere alcun diritto per i concorsi ulteriori.

Commissioni, votazioni e classificazioni.

12. La Commissione esaminatrice sarà nominata dal Ministero della guerra e così composta e ripartita:

un presidente;

un segretario della Commissione;

una Sottocommissione (un presidente e due membri) per gli esami scritti e orali sui programmi 1, 2 e 3;

una Sottocommissione (un presidente e due membri) per gli esami orali sui programmi 4, 5 e 6;

una Sottocommissione (un presidente e due membri) per gli esami scritti ed orali sul programma n. 7.

Gli esami pratici, programma n. 8, saranno dati dalla intera Commissione.

In ciascuna Sottocommissione funzionerà da segretario il membro meno elevato in grado o meno anziano.

13. Gli esami del 1° gruppo precederanno quelli del 2°.

Per ciascuna delle materie d'esame la rispettiva Sottocommissione farà due distinte votazioni una per *si* e per *no* la quale determinerà a maggioranza di voti l'idoneità o la non idoneità del candidato, l'altra per punti di merito assegnando punti da 10 a 20 agli idonei, ed inferiori a 10 ai non idonei.

La somma di tutti i punti divisa per il numero dei votanti, costituirà il punto medio ottenuto in ciascun esame parziale.

14. La media totale per le materie dei due gruppi di esame, si otterrà, moltiplicando il punto medio ottenuto in ciascuna materia per il rispettivo coefficiente d'importanza, e dividendo poi la somma di tali prodotti per 100.

15. Per essere ammessi agli esami del 2° gruppo i candidati dovranno avere riportato l'idoneità in ciascuna materia del 1° gruppo.

16. Saranno dichiarati idonei i candidati che nell'esame del 2° gruppo avranno riportato un punto non inferiore a 10 in ciascuna delle materie del gruppo.

17. Il punto definitivo di tutti i candidati idonei sarà ottenuto dalle medie riportate in ciascuno dei due gruppi d'esame ed ottenute nel modo detto precedentemente.

Tale punto serve per stabilire tante graduatorie dei candidti in ordine decrescente di classificazione, quante sono le specialità per le quali viene indetto il concorso.

18. Ultimati gli esami, il presidente della Commissione trasmetterà al Ministero (divisione artiglieria):

1° uno specchio indicante i punti di merito ottenuti in ogni materia del 1° gruppo dai singoli candidati, e la rispettiva classificazione;

2° uno specchio indicante i punti di merito ottenuti in ciascuna delle due materie del 2° gruppo dai singoli candidati, e la rispettiva classificazione;

3° un elenco dei candidati idonei, descritti in ordine decrescente di classificazione e divisi per specialità.

Gli specchi e gli elenchi dovranno essere firmati da tutti i componenti la Commissione ed accompagnati da un succinto rapporto sull'andamento dell'esame, e con quelle osservazioni o proposte che il presidente della Commissione crederà di fare.

Per il ministro
SEGATO.

Parte non Ufficiale

PARLAMENTO NAZIONALE

SENATO DEL REGNO

RESOCONTO SOMMARIO — Venerdì, 3 aprile 1908

Presidenza del presidente MANFREDI.

La seduta è aperta alle ore 15.

MELODIA, segretario. Dà lettura del processo verbale della tornata precedente, che è approvato.

Comunicazione del presidente.

PRESIDENTE. Comunica un telegramma del prefetto di Ancona, che dà notizie della salute del senatore Colocci.

Votazione a scrutinio segreto.

MELODIA, segretario, procede all'appello nominale per la votazione a scrutinio segreto dei sette progetti di legge, ieri approvati per alzata e seduta.

Si lasciano le urne aperte.

Proposta del senatore Borgnini.

BORGNINI. Gli sembra non inopportuno ricordare in Senato i funesti avvenimenti di ieri e di lamentarli, come quelli che hanno turbato profondamente il paese.

Si astiene dal dire se sia stata giusta e giustificata, o se debba invece dirsi deplorevole e deploranda, la ragione che ha determinato questi avvenimenti, perchè, di fronte ad un conflitto sanguinoso, ogni indagine ed ogni accusa potrebbe parere non degna e non generosa.

Vorrebbe anzi che il Senato mandasse un mesto saluto a tutte le vittime di ieri, senza alcuna distinzione (Mormorii).

Vorrebbe che il saluto fosse diretto anche alle vittime appartenenti a quegli ingenui, illusi ed ingannati, che non han saputo mai comprendere, e forse non comprenderanno mai, che i miglioramenti popolari non si ottengono scendendo in piazza contro i poteri pubblici e violando le leggi, ma bensì col pacifico sviluppo delle istituzioni.

Questi illusi non sanno comprendere, e forse non comprenderanno mai, che la violenza non ha mai dato buoni frutti.

Questo saluto dovrebbe essere diretto a quelli che furono aggrediti, che avevano una nobile causa da difendere e che per essa esponevano la loro vita (Bene). Vorrebbe accomunati insieme e gli uni e gli altri in un pensiero di rimpianto, perchè coloro che caddero erano tutti cittadini italiani.

Esprime il voto che possano rendersi meno frequenti questi contrasti con la forza pubblica, che troppo di sovente si verificano in Italia; se le leggi non rispondono al bisogno, se ne facciano delle altre, e se quelle esistenti sono sufficienti ad impedire i conflitti, la loro rigida osservanza sia un freno a maggiori disordini.

Non deve esser lecito a pochi, o più audaci o più ignoranti, di insorgere contro i poteri pubblici.

È necessario che da tutti si sappia che in Italia non è lecito violare la libertà di tutti i cittadini, che hanno diritto di essere tutelati contro i disordini che nuociono agl'interessi del paese.

Esprime il voto che il paese non debba così frequentemente assistere al doloroso spettacolo di vedere il nostro esercito, baluardo e gloria dell'Italia, esposto ogni giorno a ricevere i maggiori vituperi da una folla briaca, che spesso non sa quel che si faccia.

Si augura che questo voto sarà condiviso dall'intiero Senato, perchè non può credere che in Italia si debba proclamare il principio che alla forza ed alla brutalità debbano cedere il senno e la prudenza.

Spera che si giunga ad ordinar le cose in modo da rassicurare tutti che la legge è unica, e che tutti debbono rispettare.

Tanto più caldamente esprime queste voto, in quanto spera che questa terza Italia si avvii una buona volta ad emulare un po' più l'Italia e la Roma dei Cesari (Bene).

CARAFA D'ANDRIA. Si associa alla proposta del senatore Borgnini per la parte che riguarda il saluto all'esercito ed alla forza pubblica.

Egli non sa associare alle vittime di un dovere le vittime di un reato (Benissimo).

Propone quindi che il saluto vada a coloro che hanno fatto il loro dovere per mantenere l'ordine pubblico (Approvazioni vivissimo).

COLONNA FABRIZIO. Deplora anch'egli i fatti dolorosi avvenuti ieri in Roma e per molte parti si associa alle nobili parole pronunciate dal senatore Borgnini, ma è stato indotto a parlare perchè non può consentire in tutto nella proposta da esso fatta (Benissimo).

Deplora che le condizioni attuali del paese conducano troppo spesso a conflitti fra loro la forza pubblica ed il popolo.

Quindi, se può mandare un saluto, come testè diceva il senatore Carafa d'Andria, alle vittime del dovere, non può assolutamente associarsi a quel saluto che il senatore Borgnini vuole mandare ai rappresentanti di un partito, il quale non riconosce nè Dio, nè famiglia, nè patria. (Approvazioni generali, vivissime).

BARRACCO GIOVANNI. Anch'egli sente il dovere di mandare un saluto all'esercito e alla forza pubblica.

Ricorda le grandi benemerenze che ha acquistato l'esercito in molte dolorose circostanze, tanto che occorrerebbe istituire per esso un nuovo ordine cavalleresco, quello dei cavalieri della sventura.

Deplora perciò che esso sia da codeste criminose insurrezioni popolari condotto nella triste necessità d'insanguinarsi per non mancare ai suoi doveri e all'onore.

Conchiude proponendo che il Senato mandi il suo saluto alla forza pubblica, ai funzionari e soprattutto all'esercito (Approvazioni vivissime).

BORGNINI. Dice che nel proporre un saluto alle vittime che ieri si ebbero da parte del popolo, fu inspirato da un sentimento pietoso, perchè ha profondo il convincimento che si tratti di persone illuse ed ignoranti.

Vi sono coloro che le dirigono, ma essi non furono mai colpiti, e non è a questi che propone di mandare un saluto.

GIOLITTI, presidente del Consiglio, ministro dell'interno. Egli si trovò assente in principio della seduta, perchè impegnato nell'altro ramo del Parlamento, appunto in una discussione sullo stesso argomento che ora occupa il Senato.

Egli prende la parola unicamente per ringraziare con tutto l'animo il Senato del saluto che manda all'esercito, ai carabinieri, ai funzionari ed agli agenti della pubblica sicurezza (Bene), i quali ieri, come in tutti gli altri luttuosi avvenimenti, hanno fatto il loro dovere, dando prova di coraggio e di sentimento patriottico (Approvazioni — Applausi generali e continuati).

Svolgimento dell'interpellanza del senatore Pierantoni al ministro degli affari esteri per conoscere le intenzioni del Governo relative alle convenzioni preparate dalla seconda Conferenza dell'Aja.

PIERANTONI. Compie un dovere esprimendo al conte Tornielli, che tenne alta, dopo il Nigra nella seconda Conferenza, la tradizione della diplomazia italiana, le sue lodi che crede saranno approvate dal Senato.

Il conte Tornielli è stato l'interprete felice della grande evoluzione, che la diplomazia va compiendo dalla seconda metà del secolo scorso e nel nuovo.

Svolge rapidamente le fasi, per cui passò in questo tempo il diritto internazionale e l'opera prestata dalla diplomazia.

Dice che la Conferenza dell'Aja si svolse in tempo di pace dal 1899 al 1907, accogliendo quasi tutti gli Stati del mondo.

Parla dei lavori della prima Conferenza e dell'atto finale di essa, da cui risulta che le convenzioni adottate nella prima Conferenza furono tre: la convenzione per il regolamento pacifico dei conflitti internazionali; quella per le leggi e gli usi della guerra terrestre; e l'altra per adattare alla guerra marittima i principî della convenzione di Ginevra del 22 agosto 1864.

La Conferenza, ponendo fine ai suoi lavori, emise tre dichiarazioni: con la prima proibì che si lanciassero, per cinque anni, proiettili od esplosivi dall'alto dei palloni, o per altri modi analoghi; con la seconda interdisse, per cinque anni, l'impiego dei proiettili che abbiano per iscopo di spargere gas asfissianti o deleterî; con la terza vietò l'uso di palle ad inviluppo duro, il cui inviluppo non coprisse interamente il nocciolo o fosse provvisto di incisioni.

In fine la Conferenza fece un riassunto dei voti formulati.

Accenna rapidamente a questi voti.

Si duole poi che le convenzioni anzidette siano state trasmesse alle assemblee legislative senza informazione alcuna, e con la pretesa che non fosse da richiedersi per esse l'approvazione legislativa. Ma l'oratore lottò e vinse, perchè l'onorevole Zanardelli riconobbe che i patti internazionali che diano onere alle finanze e quelli che aumentino o modifichino il territorio dello Stato, o abbiano carattere legislativo, siano da approvare per legge.

L'oratore fu relatore di tre leggi. Però la scuola, la scienza, l'opinione pubblica, rimasero prive di tutte le notizie necessarie a conoscere la luce sfolgorante del progresso del diritto, che corre alla conquista dei doveri da osservarsi nella grande famiglia umana.

Ricorda le origini della seconda Conferenza, le adesioni degli Stati, i delegati diplomatici, quelli scientifici e tecnici delle varie nazioni, seguiti dai missionari della pace universale, che si dicono *pacifisti*.

La propaganda per la pace non è dovuta solamente al sentimento, ma è anche inspirata da interessi commerciali.

Accennato a tutti i beneficî che la pace arreca ai commerci, rileva che il premio istituito dall'ing. Alfredo Nöbel è un vero stimolo alle virtù umanitarie.

Espone i lavori della seconda Conferenza, riassumendo i segni della nuova vita dell'azione diplomatica internazionale.

Rileva che gli Stati, i quali nella prima Conferenza furono 24, nella seconda furono 43. Le convenzioni deliberate dalla seconda Conferenza sono state 13, seguite da una dichiarazione relativa al getto dei proiettili ed altri esplodenti dai palloni.

Furono corrette ed aumentate le convenzioni esistenti. Alcune di tali convenzioni, meritevoli tutte della maggiore ponderazione, consacrarono i temi indicati dalla prima Conferenza; altre riguardano argomenti proposti dai singoli Stati.

Enumera tali proposte. Infine parla dell'istituzione della Corte internazionale delle prede. La dichiarazione finale provocò, sino alla riunione di una terza Conferenza, il divieto di lanciar proiettili ed esplodenti dai palloni. La maggior parte delle regole di diritto marittimo adottate sono codificate già nel Codice italiano della marina mercantile.

Afferma che tutte le convenzioni hanno bisogno dell'approvazione del potere legislativo, ma finora il ministro non ha fatto comunicazioni alle Camere, aspettando la pubblicazione dell'*Atto finale*, che il Governo olandese è prossimo a pubblicare.

Egli ha la certezza morale che, a differenza dell'anno 1899, questa volta il Ministero divulgherà le convenzioni con i protocolli, e proporrà la legge di approvazione, che addimanda un lungo, paziente studio, specialmente per il confronto con la nostra legislazione, perchè si deve volere la riforma, non il regresso del diritto codificato.

Ricorda che il ministro degli affari esteri operò benissimo, facendo stipulare dai delegati italiani due trattati di arbitrato con l'Argentina e con il Messico.

Attende dal ministro una soddisfacente risposta alle sue osservazioni.

TITTONI, ministro degli affari esteri. Rispondendo all'interpellanza del senatore Pierantoni, si associa ai nobili pensieri da lui espressi per la causa della pace; dichiara di accettarne le raccomandazioni e promette che ne terrà conto.

Si associa al saluto meritamente inviato al senatore Tornielli, che fu all'Aja capo della nostra delegazione, e così degnamente vi rappresentò l'Italia.

Aggiunge un saluto ai due valorosi collaboratori dell'on. Tornielli, gli onorevoli Fusinato e Pompilj.

Non si fermerà sulla questione della cittadinanza rispetto alla nostra emigrazione, sulla quale altre volte fece ampie dichiarazioni al Senato, e che d'altronde è contemplata nel progetto di modificazioni alla legge sulla emigrazione, ora dinanzi all'altro ramo del Parlamento.

Sulla questione di massima quali delle convenzioni preparate dall'ultima Conferenza dell'Aja debbano essere sottoposte all'approvazione del Parlamento e quali no, dice che sarà facile trovarsi d'accordo.

Ricorda le discussioni avvenute in Senato sullo stesso argomento tra il senatore Pierantoni ed i ministri Visconti-Venosta e Zanardelli.

Dice che l'interpretazione dell'art. 5 dello Statuto non può dar luogo a dubbi; questi possono sorgere soltanto quando si tratti di vedere se una convenzione o un trattato riguardi materie che nello Stato debbano essere regolate per legge: dappoichè, anche in tal caso, oltrechè in quelli preveduti dall'art. 5 dello Statuto, la pratica richiede che vi sia l'approvazione parlamentare.

I dubbi potranno essere risoluti volta per volta. Nel caso attuale non è in grado di esporre oggi un definitivo giudizio.

Tuttavia se deve esprimere l'impressione in lui derivata da un esame sommario, opina che debbano essere sottoposte al Parlamento le convenzioni 4ª, 5ª, 6ª, 7ª, 11ª, 12ª e 13ª, e non le convenzioni 1ª, 2ª, 3ª, 9ª, e 10ª.

Confida che con questi chiarimenti il senatore Pierantoni sarà soddisfatto.

PIERANTONI. Ringrazia il ministro della risposta data alla sua interpellanza.

PRESIDENTE. Dichiara esaurita l'interpellanza.

Presentazione di relazioni.

BORGATTA. Presenta le relazioni sui due disegni di legge:

« Approvazione della convenzione 23 giugno 1907, per la concessione della ferrovia Volterra Saline-Volterra Città e conversione in legge del R. decreto 21 luglio 1907 ».

« Modificazioni al testo unico delle leggi sugli spiriti ».

Approvazione di disegni di legge.

MELODIA, segretario, dà lettura dei disegni di legge:

« Modificazioni ed aggiunte alla legge 11 luglio 1907, n. 502, portante provvedimenti per la città di Roma » (N. 753).

« Maggiori assegnazioni e diminuzioni di stanziamento su alcuni capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero delle poste e dei telegrafi per l'esercizio finanziario 1907-908 » (N. 776).

FABRIZI, segretario, dà lettura del disegno di legge:

« Maggiori assegnazioni su alcuni capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero delle poste e dei telegrafi per l'esercizio finanziario 1907-908 » (N. 777).

I tre disegni di legge sono approvati senza discussione.

Chiusura di votazione.

PRESIDENTE. Dichiara chiusa la votazione.

(I senatori segretari fanno la numerazione dei voti).

Risultato di votazione.

PRESIDENTE. Proclama il risultato della votazione a scrutinio segreto dei seguenti disegni di legge:

Costituzione in Comune autonomo della frazione di Sannicola distaccandola dal comune di Gallipoli:

Votanti 73
Favorevoli 52
Contrari 21

(Il Senato approva).

Modificazioni all'art. 3 della legge 23 dicembre 1900, n. 499, concernente le norme provvisorie per la determinazione ed il riparto delle sovrimposte nelle provincie, in cui viene attivato il nuovo catasto:

Votanti 73
Favorevoli 67
Contrari 6

(Il Senato approva).

Autorizzazione di spese per opere pubbliche, ripartizione di stanziamenti e trasporti di fondi negli stati di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per gli esercizi finanziari 1907-908 e 1903-909:

Votanti 73
Favorevoli 67
Contrari 6

(Il Senato approva).

Per il miglioramento dei pascoli montani:

Votanti. 73
Favorevoli 65
Contrari 8

(Il Senato approva).

Separazione del comune di Ateleta dal mandamento di Pescocostanzo e sua aggregazione a quello di Castel di Sangro:

Votanti 73
Favorevoli 55
Contrari 18

(Il Senato approva).

Approvazione della convenzione per la proroga per un anno a decorrere dal 1° luglio 1906, dell'esercizio provvisorio delle ferrovie secondarie romane da parte dello Stato:

Votanti 73
Favorevoli 67
Contrari 6

(Il Senato approva).

Provvedimenti per combattere le frodi nel commercio dell'olio di oliva:

Votanti. 73
Favorevoli 69
Contrari 4

(Il Senato approva).

La seduta termina alle ore 16.45.

RESOCONTO SOMMARIO — Sabato, 4 aprile 1908

Presidenza del presidente MANFREDI.

La seduta è aperta alle ore 15.

FABRIZI, segretario. Dà lettura del processo verbale dell'ultima seduta il quale è approvato.

Commemorazione del senatore Colocci.

PRESIDENTE. Annuncia la morte del senatore Antonio Colocci e dà lettura dei telegrammi inviati dal figlio marchese Adriano e dal prefetto di Ancona, e poi soggiunge:

Sedeva in Senato dal 1879; venutovi per il titolo delle legislature, in cui aveva rappresentato nella Camera dei deputati il collegio di Iesi, ove era nato nel 1821.

Portò reputazione di uomo colto, benemerito del nazionale risorgimento, assai devoto alle libere istituzioni. Il nobile ed illustre lignaggio non lo legò al privilegio ed all'autocrazia. Ardente di spiriti liberali e di amor patrio fin dai giovani anni, prese le armi nel 1848 e corse volontario sui campi lombardi per la liberazione ed indipendenza d'Italia.

Dopo i rovesci, quando Roma si resse a triumvirato, Iesi lo mandò deputato alla Costituente nel '49; votò la decadenza dei papi dal temporale; non votò per convincimento la repubblica, ma la difese con le armi sulle mura di Roma contro lo straniero intervento. Instaurato il pontefice, esulò; e non piegò ad accettare concessione, che per amor filiale: rientrò per assistere la madre gravemente inferma nel 1853; ma all'avvicinarsi del periodo fortunato della riscossa, non potè più coprirsi, e tornò esule a cospirare nel 1859.

Dopo le vittorie liberatrici, quando venne il momento dell'occupazione delle Marche, vi rientrò con i volontari e con l'esercito italiano; prese parte all'espugnazione di Urbino; fu presidente della Giunta provvisoria di Iesi; membro della Commissione aggiunta al Consiglio di Stato; deputato al Parlamento nazionale.

Onore al nome di Antonio Colocci fra quelli di coloro cui la patria deve serbarsi memore e grata (Approvazioni).

LACAVA, ministro delle finanze. A nome del Governo, si associa alle parole pronunciate dal presidente in ricordo del senatore Colocci.

Discussione del disegno di legge: « Approvazione del piano generale regolatore e di ampliamento per la città di Torino » (N. 757).

FABRIZI, segretario, dà lettura del disegno di legge.

PRESIDENTE. Dichiara aperta la discussione generale.

RATTAZZI. Osserva che in questo progetto si contengono deroghe non lievi alla legge del 1865 sulla espropriazione per causa di pubblica utilità, perchè si stabilisce, fra gli altri, il principio della espropriazione gratuita.

Non darà voto contrario al disegno di legge, perchè è convinto che esso regola soltanto interessi locali.

Osserva peraltro che già ben altri cinque disegni di legge vennero discussi dal Senato analoghi al presente, richiesti da varie città d'Italia, e tutti modificatori della legge del 1865.

Ciò fa nascere il dubbio che questa legge non tuteli abbastanza gli interessi comunali, e allora si chiede perchè il Governo non pensi a modificare la legge fondamentale, per renderla meglio rispondente ai suoi fini.

La legge del 1865 è buona e giusta, anche per ciò che riguarda la determinazione del valore della proprietà. Ma gli inconvenienti nascono dalla sua applicazione, per la quale sono sorte e sorgono continue lagnanze; ma intanto lo Stato paga largamente, il che non crede giusto.

Ora, il Governo dovrebbe tutelare gli interessi di tutto il paese così come i vari Comuni difendono gli interessi dei singoli. Chiede perciò al ministro quali siano i suoi intendimenti in proposito.

BORGNINI, relatore. Dichiara che in massima converrebbe nelle considerazioni del senatore Rattazzi; ma la prova che la legge del 25 giugno 1865 più non risponde ai bisogni odierni sta nel fatto che in tutte le leggi per approvazione di piani regolatori di diverse città si è creduto d'introdurre disposizioni speciali.

Si associa quindi al senatore Rattazzi in questo senso, che, trattandosi di disposizioni che riguardano la proprietà, bisogna rispettarla in tutte le forme, e sarebbe desiderabile che vi fossero norme certe, precise, dalle quali non si potesse declinare, evitandosi così d'introdurre disposizioni speciali che possano parere violazione di legge.

Ma, detto ciò sulla questione di massima, non potrebbe essere mai d'accordo col senatore Rattazzi nell'osservazione, che sarebbe indotto a dare il voto contrario al progetto di legge, perchè alcune disposizioni di esso potrebbero ferire il diritto di proprietà che dovrebbe essere osservato scrupolosamente.

Ricorda al senatore Rattazzi che in Torino è ritenuto come uso consuetudinario, da quasi cento anni, che nell'attuazione di un piano regolatore i proprietari frontisti, ed anche altri, debbano

cedere gratuitamente la parte occorrente per la formazione o l'allargamento delle strade, dei viali e delle piazze, cioè il terreno occorrente all'attuazione del piano, e ciò è stato ammesso anche da un decreto del ministro dei lavori pubblici, relativo ad un piano regolatore del 1846.

Tale cessione gratuita e consuetudinaria è ritenuta come il corrispettivo di quel contributo che, a' termini della legge per l'espropriazione pubblica, dovrebbe essere addossato a tutti i proprietari frontisti, per il fatto che vengono a ricavare un vantaggio dall'attuazione del piano.

Si è creduto che tale cessione gratuita fosse per il proprietario un onere meno gravoso di quel contributo. Non si tratta quindi che di uno scambio di contributo, riconosciuto utile ed opportuno, e del quale oggi non si fa più questione.

RATTAZZI. Dichiara che egli non ha voluto approfondire la questione, tanto vero che non ha svolto altri argomenti del caso; se avesse voluto andare a fondo, avrebbe pure parlato dell'art. 6 del progetto di legge, che gli sembra anche più grave.

Si limita quindi a rilevare che quanto ha detto il senatore Borgnini conferma quanto egli ha osservato.

Esistendo la consuetudine, quale necessità vi sarebbe di una disposizione di legge?

Anche a Roma si sono avute delle cessioni gratuite dai proprietari, specialmente per la strada Nomentana, ma ciò in base a contrattazioni e non a disposizione legislativa.

Ripete che la disposizione dell'art. 4 del presente disegno di legge è grave, contraria all'art. 29 dello statuto; più grave ancora gli sembra quella dell'art. 9.

Fatta questa dichiarazione, attende la risposta del ministro dei lavori pubblici.

CAVASOLA. Il principio del contributo da parte del proprietario, che risenta un beneficio dall'attuazione del piano regolatore, è stabilito dalla legge organica del 25 giugno 1865, la quale è una delle meglio riuscite; il progetto in discussione non fa che determinare quale debba essere il contributo del proprietario.

Però anche in questa forma si ha una deroga al principio generale del diritto.

Esorta quindi il Governo ad andare cauto e a ricorrere alla deroga meno che può.

Non è poi la prima volta che l'oratore si lagna dell'abuso che si fa della legge 1865 per Napoli, applicandola ad altre città.

Accenna alle circostanze speciali ed urgenti che determinarono le disposizioni di quella legge, ed anche al fatto che il Comune e lo Stato dettero allora il proprio concorso.

Si capiscono quindi i criteri più larghi ed i provvedimenti più solleciti in quel caso, mentre oggi si è arrivati all'eccesso di applicare quella legge perfino alle espropriazioni ferroviarie.

La legge organica del 1865 ha dato tutte le garanzie possibili all'espropriando ed all'espropriatore.

Egli ha parlato per fare considerazioni d'indole generale e per criticare il metodo, non per ostacolare il progetto di legge in discussione, che voterà, e che raccomanda all'approvazione del Senato, perchè non sarebbe opportuno negare oggi a Torino ciò che già si è fatto per altre città.

BERTOLINI, ministro dei lavori pubblici. Ringrazia l'Ufficio centrale ed il relatore di avergli agevolata la difesa del progetto di legge, che non è se non una esecuzione della legge organica del 1865; giacchè la dichiarazione di pubblica utilità deve essere fatta per legge speciale. Quindi il Governo, in questo e nei precedenti casi, ai quali si è accennato, non ha derogato alla legge organica, ma l'ha applicata.

La legge del 1865 fu una legge ben fatta; ma appunto fu tale, perchè era adatta alle condizioni del tempo. Oggi si manifesta in gran parte difettosa, non nei suoi principî organici o nelle modalità procedurali, ma perchè il legislatore del 1865 non poteva prevedere il rapido aumento del valore degl'immobili, nè poteva prevedere che questo valore venisse ad aumentare anche per effetto di speculazione, e delle opere di ampliamento e di risanamento.

Per conseguenza, quando nel 1885 si dovette provvedere al risanamento della città di Napoli, bisognò adottare criteri legislativi che non erano contenuti nella legge del 1865, che confidava molto sulla discrezione dei periti, i quali hanno molto abusato della libertà loro concessa. (Bene).

La difesa della proprietà privata deve farsi entro i termini voluti dallo Statuto e dalle leggi.

Non può asserire che i criteri della legge pel risanamento di Napoli siano i migliori, ma può dichiarare che quei criteri non sono straordinariamente fiscali.

Assicura che da qualche tempo egli studia le modificazioni da apportarsi alla legge del 1865 nello intendimento di adattarla alle condizioni odierne; giacchè deve tenersi presente che è straordinario l'aumento di valore non guadagnato dai proprietari di immobili, di fronte all'indebitamento dei comuni per le spese di ampliamento delle città. Occorre pertanto che la legge concilii questi due termini antagonistici e determini il contributo dei proprietari nell'attuazione dei piani regolatori o di ampliamento.

Conclude invitando il Senato ad approvare il disegno di legge (Bene).

BORGNINI, presidente e relatore dell'Ufficio centrale. Ringrazia il ministro della dichiarazione fatta relativamente alle modificazioni da introdursi alla legge del 1865.

Per dissipare qualunque dubbio intorno alla cessione gratuita dei terreni per la formazione delle vie, ricorda il caso di un proprietario che offriva spontaneamente le aree occorrenti per l'allargamento di una via in Torino.

Al senatore Rattazzi osserva che, quando verrà in discussione l'art. 6, appariranno manifeste le intenzioni dell'ufficio centrale a riguardo di quest'articolo, e si vedrà che la proprietà privata è abbastanza tutelata.

RATTAZZI. Ringrazia il ministro delle dichiarazioni fatte, specie per ciò che riguarda le possibili modificazioni alla legge del 1865, e, rispondendo al relatore, dice che ha fatto un accenno di osservazioni all'art. 6; e non intende di insistervi, perchè non vuol combattere il disegno di legge.

PRESIDENTE. Dichiara chiusa la discussione generale.

Si approvano senza osservazioni i primi tre articoli.

SONNINO. All'art. 4 fa notare che il contributo imposto di metri nove, mentre potrà rappresentare un guadagno per i proprietari di terreni posti nelle zone eccentriche, rappresenterà una grave perdita per quelli delle zone interne.

Domanda poi all'ufficio centrale e al ministro un chiarimento su quella parte dell'articolo, ove è detto che qualora il frontista non abbia la proprietà del suolo, dovrà rimborsare alla città il prezzo che questa avrà pagato per rendersene cessionaria. In tal caso a chi dovrà rivolgersi il Comune per acquistare il terreno?

Infine gli sembra grave il disposto dell'ultimo comma, che stabilisce una servitù di pubblico transito per le zone destinate a portici, anche prima che questi siano costruiti.

BORGNINI, relatore. Risponde al senatore Sonnino che può darsi il caso che uno abbia l'usufrutto di un terreno ed un altro ne abbia la proprietà; ed allora il Comune dovrà acquistare il terreno dal titolare del dominio utile, e farsi rimborsare della spesa dal titolare del dominio diretto.

Quanto alle zone destinate a portici, rileva che tanto nel memoriale inviato dal sindaco di Torino alla presidenza del Senato, quanto in quello del consorzio dei proprietari di Torino, è espresso il concetto che queste zone saranno poste a disposizione del Comune, solo nel momento in cui si procederà alla costruzione dei portici; ciò che varrà ad attenuare l'apparente gravità della disposizione scritta nell'ultimo comma.

BERTOLINI, ministro dei lavori pubblici. Osserva che al dubbio sollevato dal senatore Sonnino può darsi anche un'altra risposta, oltre quella fornitagli dal relatore, ossia può avvenire il caso che

il proprietario frontista non arrivi con la sua proprietà fino ad una distanza di nove metri dalla fronte dell'edificio. In questo caso il Comune dovrà acquistare dal terzo proprietario la zona residua, e allora, dice l'art. 4, che il frontista dovrà rimborsare al Comune il prezzo relativo.

PRESIDENTE. Pone ai voti l'art. 4.

(È approvato).

BORGNINI, relatore. Sull'art. 5 ricorda la domanda del Consorzio dei proprietari diretta ad ottenere la soppressione di questo articolo, per il fatto che esso stabilisce non doversi tener conto, nella indennità di espropriazione, della fabbricabilità del terreno.

Accenna alle ragioni svolte nella relazione per le quali l'Ufficio centrale non ha creduto di poter raccogliere quella domanda.

PRESIDENTE. Pone ai voti l'art. 5.

(È approvato).

DE MARINIS. Parla sull'art. 6, del quale trova poco felice la redazione.

Secondo questa, qualora per effetto del contributo talune aree risultassero del tutto inedificabili, ovvero di edificabilità molto difficile, l'interessato potrà chiedere che si proceda alla espropriazione delle aree stesse.

Questo è certamente un equivoco, perchè in tale ipotesi non è più il caso di parlare di contributo, ma si dovrebbe procedere alla espropriazione dell'intera zona.

Attende dall'Ufficio centrale e dal ministro dichiarazioni atte a toglier di mezzo l'equivoco.

BERTOLINI, ministro dei lavori pubblici. Crede che l'equivoco dipenda in gran parte dalla parola « però » inserita poco a proposito nell'art. 6.

Il primo comma stabilisce un obbligo per l'espropriato, e il secondo comma ne stabilisce un altro per l'espropriante; e la parola « però » non collega logicamente quelle due disposizioni.

DE MARINIS. Ritiene che il difetto di redazione dell'art. 6 non si limiti alla parola accennata dall'onorevole ministro.

Nella seconda parte dell'articolo si parla di aree che non valgono nulla, e di cui il proprietario voglia liberarsi.

Si dice che a sua richiesta queste aree dovranno essere espropriate; ora questo concetto dell'espropriazione di aree, prive del tutto o quasi di valore, non è compatibile col concetto del contributo, dal quale al proprietario devono derivare dei vantaggi.

Chiede se non sia il caso di cercare una diversa formula che chiarisca il concetto della legge.

BORGNINI, relatore. Conviene col senatore De Marinis che nel caso previsto dall'art. 6, ultima parte, l'espropriazione, a richiesta dell'interessato, non può limitarsi alle aree residuali, ma deve estendersi all'intera zona.

Così deve interpretarsi l'art. 6 e, ciò posto, non crede necessario mutarne la dizione

SONNINO. Associandosi all'obbiezione del senatore De Marinis non crede che le spiegazioni date dal relatore siano sufficienti, se non intervenga altresì un emendamento nella formula dell'articolo.

Propone quindi che, nell'ultima parte di esso, alle parole « espropriazione delle aree stesse », siano sostituite le altre « espropriazione di tutta l'area ».

BORGNINI, relatore. Comprende l'obbiezione del senatore Sonnino; l'Ufficio centrale però ha creduto di non modificare l'articolo perchè è evidente che non si può ammettere che il Comune pretenda da un proprietario la cessione gratuita di 60 metri di terreno, per espropriargliene poi soltanto 20 o 25; quindi, a nome dell'Ufficio centrale, dichiara che l'articolo deve essere interpretato nel senso indicato dal senatore Sonnino.

BERTOLINI, ministro dei lavori pubblici. Prega il senatore Sonnino di non insistere nel suo emendamento.

Ricorda che la Commissione della Camera elettiva nella sua relazione ha dato all'articolo l'interpretazione oggi ripetuta del relatore dell'Ufficio centrale del Senato. Del resto l'art. 80 della legge del 1865 offre un criterio che non può lasciar dubbi sull'interpretazione da darsi all'art. 6 del disegno di legge in discussione.

Aggiunge che per l'art. 11 il Consiglio comunale di Torino dovrà deliberare uno speciale regolamento da approvarsi per decreto Reale, e il Governo assume fin d'ora l'impegno di dare nel regolamento l'interpretazione voluta all'art. 6.

CAVASOLA. Crede sarebbe opportuno che nel regolamento si facesse richiamo esplicito all'art. 80 della legge del 1865.

SONNINO. Dopo le dichiarazioni del relatore e del ministro, non insiste nella proposta di emendamento.

L'art. 6 è approvato.

Senza discussione si approvano i rimanenti articoli dal 7 all'11.

Il progetto di legge è rinviato allo scrutinio segreto.

Approvazione del disegno di legge: « Approvazione della convenzione 23 giugno 1907 per la concessione della ferrovia Volterra Saline-Volterra Città ed autorizzazione all'esercizio della medesima da parte della Direzione generale delle ferrovie dello Stato; conversione in legge del R. decreto 21 luglio 1907, n. 386, che approvò la convenzione dell'11 stesso mese per la cessione alla Società nazionale di ferrovie e tramvie dell'esercizio della linea Brescia-Iseo » (N. 755).

PRESIDENTE. Propone di dar lettura delle relazioni di questo e del successivo progetto, non essendo stato possibile stamparle.

(Il Senato consente).

BORGATTA, relatore. Legge la relazione che conclude per l'approvazione del disegno di legge.

FABRIZI, segretario, dà lettura del progetto.

Non ha luogo discussione generale, e, senza discussione, si approvano i due articoli del progetto di legge, che è rinviato allo scrutinio segreto.

Presentazione di relazione.

BORGNINI. Presenta la relazione sul disegno di legge: « Personale del casellario giudiziario centrale ».

Rinvio allo scrutinio segreto del disegno di legge « Modificazioni al testo unico delle leggi sugli spiriti, approvato con R. decreto 3 dicembre 1905 » (N. 651).

BORGATTA, relatore. Dà lettura della relazione che conclude per l'approvazione del disegno di legge.

FABRIZI, segretario, legge l'articolo unico del progetto, che è rinviato, senza discussione allo scrutinio segreto.

Approvazione del disegno di legge: « Modificazione alla legge 14 luglio 1887, n. 4715, e sull'emissione in caso di perdita dei duplicati dei titoli rappresentativi dei depositi bancari » (N. 744).

FABRIZI, segretario, dà lettura del progetto.

Non ha luogo discussione generale e, senza discussione, si approvano i sette articoli del disegno di legge.

Votazione a scrutinio segreto.

MARIOTTI F., segretario, procede all'appello nominale per la votazione a scrutinio segreto dei sette disegni di legge, approvati ieri ed oggi per alzata e seduta.

Si lasciano le urne aperte.

Presentazione di un disegno di legge.

MIRABELLO, ministro della marina. Presenta il disegno di legge: « Stato di previsione della spesa del Ministero della marina per l'esercizio finanziario 1908-909 ».

Annunzio di interpellanza.

PRESIDENTE. Annunzia essere stata presentata la seguente domanda d'interpellanza:

« Il sottoscritto chiede d'interpellare il signor ministro dell'interno sul contegno del Sindaco di Roma dopo il luttuoso fatto del 2 aprile.

« Fabrizio Colonna ».

Non essendo presente il ministro dell'interno, prega il ministro della marina di volergli comunicare questa domanda d'interpellanza.

MIRABELLO, ministro della marina. Si farà un dovere di comunicare al suo collega ministro dell'interno l'interpellanza del senatore Colonna.

Presentazione di relazione.

PASOLINI-ZANELLI. Presenta la relazione sul progetto di legge: « Lavori urgenti nelle Regie terme di Montecatini ».

Chiusura di votazione.

PRESIDENTE. Dichiara chiusa la votazione.

(I senatori segretari fanno la numerazione dei voti).

Risultato di votazione.

PRESIDENTE. Proclama il risultato della votazione a scrutinio segreto dei seguenti disegni di legge:

Approvazione del piano generale regolatore e di ampliamento per la città di Torino:

Votanti 68
Favorevoli 55
Contrari 13

(Il Senato approva).

Modificazioni alla legge 14 luglio 1887, n. 4715, sulla emissione, in caso di perdita, dei duplicati dei titoli rappresentativi dei depositi bancari:

Votanti 68
Favorevoli 60
Contrari 8

(Il Senato approva).

Approvazione della Convenzione 23 giugno 1907 per la concessione della ferrovia Volterra Saline-Volterra Città ed autorizzazione all'esercizio della medesima da parte della Direzione generale delle ferrovie dello Stato; conversione in legge del R. decreto 21 luglio 1907, n. 386, che approvò la Convenzione dell'11 stesso mese per la cessione alla Società nazionale di ferrovie e tramvie dell'esercizio della linea Brescia-Iseo:

Votanti 68
Favorevoli 57
Contrari 11

(Il Senato approva).

Modificazioni al testo unico delle leggi sugli spiriti approvato con R. decreto 3 dicembre 1905, n. 651:

Votanti 68
Favorevoli 60
Contrari 8

(Il Senato approva).

Modificazioni ed aggiunte alla legge 11 luglio 1907, n. 502, portante provvedimenti per la città di Roma:

Votanti. 68
Favorevoli 55
Contrari 13

(Il Senato approva).

Maggiori assegnazioni e diminuzioni di stanziamento su alcuni capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero delle poste e dei telegrafi per l'esercizio finanziario 1907-908:

Votanti. 68
Favorevoli 58
Contrari 10

(Il Senato approva).

Maggiori assegnazioni su alcuni capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero delle poste e dei telegrafi per l'esercizio finanziario 1907-908:

Votanti 68
Favorevoli 58
Contrari 10

(Il Senato approva).

Il Senato sarà convocato a domicilio.

La seduta termina alle 18.45.

CAMERA DEI DEPUTATI

RESOCONTO SOMMARIO — Sabato, 4 aprile 1908

Presidenza del presidente MARCORA.

La seduta comincia alle 14.5.

VISOCCHI, segretario, legge il processo verbale della seduta antecedente, che è approvato.

Interrogazioni.

DARI, sottosegretario di Stato per i lavori pubblici, risponde all'on. Mango circa la necessità di una legge intesa ad integrare i provvedimenti per la Basilicata e a riformare quel commissariato civile.

Dichiara che saranno presto presentate proposte al riguardo.

MANGO prende atto della risposta; ricorda la promessa già fatta altra volta dal compianto ministro Gianturco; si augura che le proposte annunziate vengano sollecitamente innanzi alla Camera.

Quanto al commissariato, rileva la necessità di concedere a questo ente una maggiore autonomia.

DARI, sottosegretario di Stato per i lavori pubblici, risponde all'onorevole Mango circa il ritardo dell'appalto del tronco Lagonegro-Rivello e sulla ubicazione delle stazioni di Lauria e Rivello.

Osserva che appunto la questione dell'ubicazione di queste stazioni è stata la causa del ritardo dell'appalto. Ma ora la questione stessa fu risolta conformemente ai desideri dell'onorevole interrogante e delle popolazioni interessate. Si potrà quindi procedere all'approvazione del progetto esecutivo, e quindi all'appalto dei lavori.

MANGO, sollecita l'approvazione del progetto definitivo da parte del Consiglio superiore dei lavori pubblici.

Avrebbe però desiderato che le due stazioni fossero più vicine all'abitato, notando che la stazione di Lauria avrebbe potuto essere congiunta colla città per mezzo di una funicolare.

FACTA, sottosegretario di Stato per l'interno, risponde all'onorevole Aroldi sui recenti eccidi di San Severo di Puglia.

Narra che in occasione dello scrutinio delle elezioni amministrative scoppiarono fra i vari partiti gravi dissensi, che degenerarono presto in un grave tumulto.

La forza pubblica potè allontanare i tumultuanti dal luogo dello scrutinio. Cominciò contro di essa una fitta sassaiuola; ciò nonostante gli agenti conservarono la massima calma.

Senonchè ad un certo punto fu esploso un colpo d'arma da fuoco, cui ne fecero seguito altri. Allora i carabinieri ricorsero essi pure alle armi sparando contro la folla.

Avverte che in proposito è in corso una istruttoria giudiziaria. Conviene dunque attendere serenamente il responso del magistrato.

AROLDI lamenta che in quell'elezione il Governo sia intervenuto con azione partigiana, e ravvisa in questo la causa precipua dei disordini avvenuti.

Le sezioni elettorali furono fin dal principio della votazione illegalmente occupati dalla forza pubblica; ciò che concorse ad eccitare la folla.

Afferma che i carabinieri ricorsero alle armi senza essere stati provocati (Commenti — Interruzioni).

Afferma che un carabiniere sparò contro un ferito (Rumori — Vivaci denegazioni del sottosegretario di Stato per l'interno).

FACTA, sottosegretario di Stato per l'interno, protesta vivamente contro la relazione dei fatti esposti dall'on. Aroldi, che è completamente contraria al vero. (Rumori all'Estrema Sinistra — Vivissime approvazioni da molte parti della Camera — Proteste vivaci del deputato Aroldi, che è severamente richiamato all'ordine dal presidente).

Afferma novamente che i carabinieri spararono soltanto dopo che dalla folla erano partiti due colpi d'arma da fuoco al loro indirizzo.

Dichiara che anche in questa occasione il contegno degli agenti dell'ordine fu degno d'encomio. (Vive approvazioni e applausi da molte parti della Camera — Interruzioni del deputato Aroldi).

CIUFFELLI, sottosegretario di Stato per l'istruzione pubblica, risponde all'on. Veneziale, il quale chiede al Governo se creda regolare che le Commissioni per gli esami di abilitazione all'elettorato siano composte da parenti dei candidati, com'è accaduto nel comune di Pietracupa.

Dichiara che nessuna incompatibilità è in proposito sancita dalla legge, e che d'altra parte l'amministrazione ha cura di scegliere i commissari in modo da evitare inconvenienti e sospetti.

Quanto al caso speciale, se perverranno reclami per irregolarità avvenute, il Ministero li esaminerà con imparzialità scrupolosa.

VENEZIALE conferma il fatto enunciato nella interrogazione, nel quale ravvisa una grave irregolarità ed una vera e propria incompatibilità morale.

Esorta il Governo a provvedere.

FACTA, sottosegretario di Stato per l'interno, risponde all'onorevole Camerini sulla opportunità di integrare le iniziative locali già sorte in provincia di Padova per impedire un'ulteriore diffusione dell'afta epizootica.

Dichiara che di recente è stata disposta la concessione dell'uso di un apparecchio Cleyton per la disinfezione delle stalle.

CAMERINI è soddisfatto e ringrazia.

DARI, sottosegretario di Stato per i lavori pubblici, risponde agli onorevoli Cavagnari e Leali circa l'esclusione della stazione di Viterbo-Porta Romana dal servizio cumulativo con le ferrovie dello Stato; esclusione con cui Viterbo viene isolata dal mondo commerciale.

Dichiara che i timori degli onorevoli interroganti sono infondati, poichè basta consegnare le merci alle stazioni di Viterbo-Porta Fiorentina perchè ne avvenga l'inoltro per le linee dello Stato.

CANEVARI nota che il divieto di introitare le merci pel servizoi cumulativo nella stazione di Porta Romana arreca gravissimi danni al commercio viterbese, perchè le merci dirette verso il Mezzogiorno debbono fare un percorso maggiore, passando per Attigliano.

Osserva che la lamentata esclusione rende inutile la linea Roma-Viterbo, per cui quei paesi hanno sopportato ingenti sacrifizi.

Vuole sperare che tale inconsulto provvedimento verrà revocato; diversamente ritornerà sulla grave questione.

LEALI si associa alle considerazioni svolte dal precedente oratore.

FACTA, sottosegretario di Stato per l'interno, risponde all'onorevole Pala circa la grave inondazione testè avvenuta nel corso inferiore dei fiumi Coghinas e Rio di Pasada.

Dichiara che il Ministero, appena avuto notizia di tale inondazione, ha provveduto per l'invio di immediati soccorsi ai danneggiati più poveri.

PALA, prende atto della risposta e ringrazia.

Discussione del disegno di legge: Maggiori assegnazioni di fondi per spese di Commissioni.

BERTOLINI, ministro dei lavori pubblici, avverte che le Commissioni, cui codesto disegno di legge si riferisce, hanno ormai esaurito il loro compito. Ringrazia coloro che ne hanno fatto parte dell'opera prestata.

LEALI chiede di conoscere quanto costò complessivamente il lavoro di queste Commissioni.

BERTOLINI, ministro dei lavori pubblici, dichiara che la spesa fu sensibile, ma il lavoro di queste Commissioni fu ingente.

(Sono approvati gli articoli del disegno di legge).

Sono approvati senza discussione i seguenti disegni di legge:

Adattamento ed ampliamento della scuola allievi guardie di città;

Cessione di terreni al comune di Alessandria;

Ordinamento dell'istituto zootecnico sardo.

Presentazione di disegni di legge.

CARCANO, ministro del tesoro, presenta il disegno di legge: Maggiori spese per la costruzione di un edificio ad uso di sede della legazione italiana in Cettigne.

BERTOLINI, ministro dei lavori pubblici, presenta il disegno di legge: Conversione in legge del decreto 15 marzo 1908 sull'ordinamento delle direzioni compartimentali delle ferrovie dello Stato.

Seguito della discussione del bilancio della marina 1908-909.

ARLOTTA, relatore, è lieto che i problemi relativi alla marina militare siano ormai divenuti popolari, e che alla soluzione dei medesimi siano ormai disposti a concorrere gli uomini di tutti i partiti.

A tale mutamento ha contribuito il progresso verificatosi nei nostri ordinamenti marinari, nel nostro materiale e nel personale, progresso che in gran parte è dovuto al ministro Mirabello.

Molto cammino deve però ancora percorrersi: s'impone ormai il ritorno al sistema delle grandi corazzate, già sostenuto dal Saint Bon e dal Brin, ed ora adottato da tutte le potenze. Conviene adunque non differire ulteriormente la costruzione di almeno due nuove navi di grosso tonnellaggio.

Fa d'uopo pure provvedere ad un copioso munizionamento, ed alla fornitura di pezzi d'artiglieria di riserva.

A completare il programma di quest'anno occorre l'impostamento in cantiere di almeno due *destroyers* dotati di grandissima velocità.

Fa qualche riserva circa la radiazione della *Morosini* e delle altre simili, che potrebbero, invece, essere riservate per servizi secondari in caso di guerra.

Segnala la necessità di tener alto il morale del personale. Nota le cattive condizioni di carriera dei tenenti di vascello; addita provvedimenti atti a migliorarle.

Fa pure presente l'opportunità di migliorare le condizioni del personale sanitario; e si augura che sollecitamente vengano presentate le proposte, che il ministro ha annunziate a favore di tutti indistintamente gli ufficiali; ed anche di alcune categorie del personale civile e degli operai.

A tal proposito rileva la sperequazione fra i salari percepiti dagli operai degli arsenali e quelli percepiti dagli operai delle ferrovie, specie per quanto concerne i cottimi; e crede che i primi debbano essere elevati, compiendo così un atto non solo di giustizia, ma di buona amministrazione.

Ammette l'esistenza di una grave crisi nella marina mercantile; è d'accordo con i vari oratori, che hanno invocato una sollecita risoluzione della questione delle Convenzioni, una riforma delle leggi sull'emigrazione, un alleviamento dei pesi fiscali, ed infine la riunione in una unica amministrazione di tutti i servizi della marina mercantile.

Confida che il ministro manterrà senza indugio le promesse fatte intorno al gravissimo argomento.

Conviene che si debba andare cauti nello spendere, come hanno annunciato autorevoli oratori: osserva però che le nostre condizioni finanziarie non giustificano l'eccessivo pessimismo.

In ogni caso ha fiducia che trattandosi della difesa del paese non si lesinerà nelle spese, che si rivelano indispensabili.

Osserva che per ridurre a tre anni il termine delle costruzioni sarà necessaria una maggiore assegnazione pei tre prossimi esercizi, ovvero una operazione di tesoro.

Osserva pure che la Giunta del bilancio non aveva ragione di pretendere che le spese per le costruzioni fossero oggetto di legge speciale; tanto più che le maggiori assegnazioni erano esplicitamente stabilite nel disegno di bilancio.

Facendo diversamente, la Giunta avrebbe compiuto un atto di opposizione politica, e non di semplice controllo finanziario.

Nè la Giunta doveva arrestarsi di fronte al consolidamento, concetto al quale l'oratore per parte sua è sempre stato contrario,e che di fatto non è stato mai applicato.

Il bilancio attuale rappresenta a suo avviso un lodevole ritorno al retto sistema costituzionale della erogazione dei fondi dello Stato.

Venendo infine a quanto ha detto l'on. Albasini, nota ch'egli ha ripetuto le idee esposte l'anno scorso e vittoriosamente combattute da molti autorevoli oratori.

Si limita perciò ad affermare che una vittoria in mare avrebbe una influenza decisiva per arrestare le operazioni terrestri del nemico.

In ogni modo esclude che le maggiori spese per la marina possano pregiudicare la difesa terrestre. Il vero è che la difesa marittima e quella terrestre abbisogna di spese straodinarie, rese necessarie per le economie fatte in passato.

Anche se queste spese assorbissero tutto l'avanzo del bilancio è convinto che la Camera non esiterebbe a consentirle.

Conclude affermando che finalità suprema della flotta è quella di essere in condizione di affrontare al largo il nemico e distruggerlo; non provvedendo a ciò, converrebbe meglio sopprimere addirittura, come inutile spesa, il bilancio della marina (Vivissime approvazioni — Applausi — Moltissimi deputati si congratulano con l'oratore).

MIRABELLO, ministro della marina, ringrazia l'onorevole relatore delle parole benevole a lui rivolte.

Circa il tipo di nuovi esploratori propugnato dall'onorevole relatore, nota che esso fu dovuto abbandonare perchè a mare grosso la velocità reale risultava insufficiente.

Circa le navi da radiarsi, quando risultino inutili dovranno essere necessariamente alienate per risparmiare le non indifferenti spese di manutenzione.

Dichiara che si occuperà delle questioni accennate dall'onorevole relatore circa la carriera degli ufficiali di stato maggiore.

E studierà anche l'altra questione della retribuzione degli operai degli arsenali, notando però che essi, oltre ad altri vantaggi come quello della pensione, hanno paghe superiori a quelle degli operai addetti all'industria privata.

Esamina i due ordini del giorno presentati dall'on. Fiamberti. Quanto al primo annuncia che è imminente una riforma del personale marittimo nel senso da lui desiderato: non crede però sia il caso di rendere obbligatoria la iscrizione alla Cassa di previdenza.

Quanto al secondo, relativo all'unificazione dei servizi della marina mercantile, prega l'onorevole proponente di ritirarlo.

Infine all'on. Albasini-Scrosati, che ha ripetuto lo stesso programma di difesa marittima già enunciato nello scorso giugno, osserva che, se veramente una marina non avesse ragione di essere se non quando fosse più forte della eventuale marina inglese, una sola flotta, l'inglese, dovrebbe esistere in Europa (Si ride — Commenti).

Alle teorie dell'on. Albasini contrasta la stessa configurazione geografica della nostra patria, che dimostra come le nostre sorti si decideranno eventualmente sul mare. L'esercito, dice l'onorevole ministro, è lo scudo; la marina è la spada della patria (Benissimo).

Saldo esercito e forte marina sono le due condizioni indispensabili pel progresso e per la prosperità della patria.

Comunque, rende omaggio alla buona fede ed allo zelo dell'on. Albasini, lieto che egli pure abbia riconosciuto come in tema di difesa nazionale non siano ammissibili nè esitazioni, nè transazioni (Vive approvazioni).

CARCANO, ministro del tesoro, si compiace che dalla discussione sia risultato l'unanime accordo della Camera nell'approvare le spese per la marina; ricordando egli pure il memorando esempio dato da Giuseppe Garibaldi.

Si intrattiene sulla situazione finanziaria, rispondendo alle osservazioni fatte dagli onorevoli Sonnino e Wollemborg.

Ricorda le dichiarazioni da lui fatte nella esposizione finanziaria, e nota che le sue previsioni si sono avverate, anche tenendo conto delle sopravvenute variazioni.

Conferma che è sicuro un buon avanzo, la cui cifra precisa non è possibile stabilire, perchè dipende dall'ammontare delle entrate e delle spese in quest'ultimo trimestre dell'esercizio.

A suo tempo, prima che finisca l'esercizio, si potrà opportunamente e prudentemente deliberare l'assegnazione di una parte di questo avanzo allo scopo altissimo della difesa nazionale.

Del resto è lieto di trovare nella Camera chi si unisca al ministro del tesoro nell'essere vigile custode del pubblico erario.

Protesta contro i dubbi elevati, più fuori di quest'aula che qui, circa la sincerità del bilancio e la solidità della finanza dello Stato.

Risponde ad alcuni appunti speciali, come quelli che furono mossi a proposito delle pensioni ai veterani, dei dazi di importazione e degli acquisti di materiale ferroviario.

Soggiunge altre dimostrazioni, e conclude affermando che i nostri bilanci sono ispirati non solo alla più completa sincerità, ma anche alla massima prudenza.

Aggiunge che la interessante questione ferroviaria, come ogni altra questione di finanza, potrà prossimamente essere discussa nel modo più ampio in sede più appropriata.

Termina riconfermando che la nostra situazione finanziaria è ottima, e che offre anche un margine per spese straordinarie, comprese quelle per l'esercito e per la marina.

Nota che certe critiche potrebbero quasi far supporre che il Governo italiano sia stato fino ad oggi dimentico dei supremi doveri della difesa nazionale. Ora l'oratore nota che tutti i Gabinetti succedutisi al potere tennero l'altissimo problema in cima dei loro pensieri, e non si peritarono ad assegnare le somme a tal uopo occorrenti. Ed anche il presente Gabinetto è pienamente conscio di questo suo dovere.

Esprime la persuasione che la Camera approverà il bilancio della marina con la piena certezza che i fondi assegnati saranno bene spesi, e ringrazia la Camera della nuova prova, che darà, di patriottismo e di affetto per la marina (Vive approvazioni).

FIAMBERTI prendendo atto delle dichiarazioni dell'onorevole ministro della marina ritira i due ordini del giorno presentati.

Votazioni segrete.

VISOCCHI, segretario, fa la chiama.

PRESIDENTE, proclama il risultato delle votazioni segrete sui seguenti disegni di legge:

Maggiori assegnazioni di fondi per spese di Commissioni.

Favorevoli 205
Contrari 32

(La Camera approva).

Adattamento ed ampliamento della scuola allievi guardie di città.

Favorevoli. 230
Contrari 24

(La Camera approva).

Cessioni di terreni al comune di Alessandria.

Favorevoli 207
Contrari 31

(La Camera approva).

Ordinamento dell'Istituto zootecnico sardo.

Favorevoli 210
Contrari 24

(La Camera approva).

Maggiori assegnazioni e diminuzioni di stanziamento su alcuni capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero dell'istruzione pubblica per l'esercizio finanziario 1907-1908.

Favorevoli 200
Contrari 35

(La Camera approva).

Maggiori assegnazioni su alcuni capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero dell'istruzione pubblica per l'esercizio finanziario 1907-908.

Favorevoli 198
Contrari 37

(La Camera approva).

Prendono parte alla votazione:

Abignente — Abozzi — Agnesi — Aguglia — Albasini — Alessio Giovanni — Alessio Giulio — Arlotta — Aroldi — Artom — Astengo — Aubry.

Baranello — Barnabei — Barzilai — Battaglieri — Battelli — Bertarelli — Bertetti — Bissolati — Bizzozero — Bolognese — Borsarelli — Boselli — Bottori — Brandolin — Brizzolesi — Brunialti — Buccelli.

Calissano — Calleri — Camera — Camerini — Campi-Emilio — — Campus-Serra — Canevari — Capece-Minutolo — Cappelli — Caputi — Carcano — Cardani — Carnazza — Casciani — Cassuto — Castiglioni — Cavagnari — Celesia — Centurini — Cerulli — Cesaroni — Chimirri — Ciacci Gaspero — Ciappi Anselmo — Ciartosa — Ciccarone — Cimati — Cimorelli — Cipriani-Marinell — Cirmeni — Ciuffelli — Cocco-Ortu — Colosimo — Compans — Cornalba — Cottafavi — Credaro.

Da Como — D'Agosto — D'Alife — Dal Verme — Daneo — Dari — De Amicis — De Bellis — De Gennaro — Del Balzo Della Pietra — De Michele-Ferrantelli — De Michetti — De Nava — De Nobili — De Novellis — De Riseis — De Tilla — Di Cambiano — Di Saluzzo — Di Sant'Onofrio.

Facta — Faelli — Falconi Gaetano — Falletti — Fani — Fasce — Fazi Francesco — Felissent — Fera — Filì Astolfone — Finocchiaro-Aprile — Fortunati Alfredo — Fracassi — Furnari — Fusinato.

Galli — Gallini Carlo — Gallino Natale — Gatti — Gavazzi — Giaccone — Giardina — Giolitti — Giordano-Apostoli — Giovanelli — Gorio — Graffagni — Greppi — Gualtieri — Guarracino — Gucci-Boschi — Guerritore.

Jatta.

Landucci — Lazzaro — Leali — Libertini Gesualdo — Libertini Pasquale — Luciani — Lucifero Alfonso — Lucifero Alfredo.

Magni — Majorana Giuseppe — Malvezzi — Manfredi — Mango — Manna — Maraini Clemente — Maraini Emilio — Marazzi — Marcello — Maresca — Margaria — Marghieri — Marsengo-Bastia — Marzotto — Masciantonio — Matteucci — Medici — Mendaja — Merci — Mezzanotte — Mira — Mirabelli — Montagna — Montanti — Montemartini — Morando — Morelli Enrico — Morelli-Gualtierotti — Moschini.

Negri de Salvi — Nuvoloni.

Odorico — Orlando Salvatore — Ottavi.

Pagani-Cesa — Pais-Serra — Pala — Pandolfini — Paniè — Papadopoli — Pavia — Pavoncelli — Pennati — Pistoja — Podestà — Poggi — Pompilj — Pozzo Marco — Pugliese.

Rasponi — Rava — Reggio — Ricci Paolo — Ridola — Rienzi — Rizzetti — Rocco — Rochira — Romanin-Jacur — Rondani — Roselli — Rossi Enrico — Rossi Gaetano — Rossi Luigi — Rota Attilio — Rota Francesco — Ruffo — Ruspoli.

Salvia — Sanarelli — Santamaria — Santini — Santoliquido — Saporito — Scaglione — Scano — Scaramella-Manetti — Scellingo — Schanzer — Scorciarini-Coppola — Solimbergo — Sonnino — Sormani — Soulier — Spada — Spirito Beniamino — Stoppato — Suardi.

Tecchio — Teso — Tinozzi — Todeschini — Torlonia Giovanni — Torrigiani.

Valle Gregorio — Valli Eugenio — Venditti — Ventura — Verzillo — Vicini — Visocchi

Weil-Weiss — Wollemborg.

Zabeo — Zaccagnino.

Sono in congedo:

Baccelli Alfredo — Baragiola — Bernini — Bianchi Emilio — Bonicelli — Bracci.

Cao-Pinna — Cicarelli — Cuzzi.

Danieli — D'Aronco — De Asarta — De Luca Ippolito Onorio — De Marinis — Di Lorenzo — Donati.

Fabri — Falaschi — Florena — Franchetti — Francica-Nava.

Galimberti — Gallina Giacinto — Giuliani — Giunti.

Lucca.

Majorana Angelo — Marescalchi — Masi — Masselli — Modestino.

Orsini-Baroni.

Pellerano — Pozzi Domenico.

Queirolo — Quistini.

Raineri — Rastelli — Resta-Pallavicino — Romussi — Rovasenda — Rubini.

Scalini — Sola.

Testasecca — Tizzoni.

Vendramini.

Sono ammalati:

Arnaboldi.

Bona — Bonacossa — Bottacchi.

Callaini — Calvi Giusto — Cortese.

De Giorgio.

Fede — Fulci Nicolò — Fusco.

Galluppi.

Massimini — Mauri — Melli.

Nitti.

Orlando Vittorio Emanuele.

Pantano — Pascale — Petroni.

Rizzo Valentino.

Simeoni — Solinas-Apostoli — Spallanzani.

Tedesco — Turbiglio.

Assenti per ufficio pubblico:

Di Scalea.

Ferraris Carlo.

Rebaudengo.

Si riprende la discussione del bilancio della marina per l'esercizio 1908-909.

PRESIDENTE. Si passa alla discussione dei capitoli.

CAVAGNARI, sul capitolo primo, raccomanda il miglioramento della carriera degli impiegati d'ordine, fra cui sono molti benemeriti antichi sottufficiali della marina. E a questo fine lo esorta a ridurre il numero dei raccomandati.

SANTINI e LEALI, si associano a questa raccomandazione.

MIRABELLO, ministro della mrineria, nota che il personale di ordine ha già avuto miglioramenti pel passato; e che i comandati sono necessari per le esigenze dei vari servizi.

LUCIFERO ALFREDO, sul capitolo 21, raccomanda che il Ministero trovi modo di concedere un sussidio all'Istituto per gli orfani dei pescatori.

PALA, sul capitolo 28, confida che nel disegno di legge pel personale delle capitanerie siano compresi anche i commessi.

MIRABELLO, ministro della marineria, risponde che vi saranno compresi.

Presidenza del vice presidente DE RISEIS.

SANTINI, sul capitolo 42, raccomanda che il ministro provveda benevolmente ai sottufficiali di marina insegnanti di scherma, assegnandoli, dalla categoria degli aiutanti a quella dei sottotenenti del Corpo reali equipaggi.

ARLOTTA, relatore, si associa a questa opportuna raccomandazione a favore di un personale veramente benemerito e distinto.

MIRABELLO, ministro della marina, nota che per questi sot-

tufficiali maestri di scherma rappresenta già un notevole vantaggio l'essere iscritti alla categoria degli aiutanti. Non crede perciò che sia il caso di pensare ora a parificarli ai sottotenenti.

Presidenza del presidente MARCORA.

ALBASINI-SCROSATI, sul capitolo 75, chiede quale sarà lo spostamento delle navi *A* o *B*, se il Governo intenda costruire una terza nave dello stesso tipo, e quanto tempo occorrerà per la costruzione e l'allestimento delle nuove unità.

Dichiara poi di persistere, nonostante le risposte dell'onorevole ministro e dell'onorevole relatore, nei concetti espressi nella discussione generale.

SANTINI, rilevando le ultime osservazioni dell'on. Albasini, conferma che il naviglio silurante non è sufficiente alla difesa marittima.

MIRABELLO, ministro della marina, ha già confutato le idee dell'on. Albasini. Nota che la Camera non è il luogo adatto per la discussione di una questione di tattica o di tecnica marittima.

Circa i quesiti speciali formulati dall'on. Albasini, attenenti alle nuove costruzioni, si rimette alle dichiarazioni fatte ieri.

SALVIA, al capitolo 77, raccomanda le condizioni degli inservienti delle direzioni compartimentali.

ORLANDO SALVATORE, al capitolo 83, richiama l'attenzione del ministro sulla necessità di applicare ai nostri motori a turbina i sistemi più recenti e perfezionati, procurando in pari tempo di non essere costretti a subire patti troppo onerosi da parte dei proprietari dei relativi brevetti d'invenzione. Lo esorta pure ad applicare largamente i motori a petrolio.

MIRABELLO, ministro della marina, riconosce giusti ed opportuni entrambi i suggerimenti, e assicura che ne sarà tenuto il massimo conto.

(Sono approvati tutti i capitoli, lo stanziamento complessivo e gli articoli del disegno di legge).

Sono approvati, senza discussione, i seguenti disegni di legge:

Disposizioni transitorie intese a migliorare la carriera dei nocchieri di 2ª classe e gradi corrispondenti del corpo Reale equipaggi.

Costruzione e arredamento di un edificio ad uso di sede della R. legazione d'Italia a Addis Abeba (Etiopia).

Modificazione all'art. 41 della legge 19 luglio 1906, n. 390, a favore dei danneggiati dall'eruzione del Vesuvio nell'aprile 1906.

Autorizzazione di maggiori assegnazioni nello stato di previsione della spesa del Ministero di agricoltura, industria e commercio per l'esercizio finanziario 1907-908 per spese di temporanea sistemazione della R. stazione agraria di Roma.

Costituzione in comune di Ponte, frazione di Paupisc.

Tombola telegrafica nazionale a favore dell'erigendo ospedale di Pescara.

Proroga dei lavori parlamentari.

GIOVANELLI, notando che in due mesi la Camera, grazie alla energica azione del Governo ed alla sapiente direzione del suo illustre presidente, ha compiuto molto ed importante lavoro, propone che la Camera proroghi i suoi lavori fino al 12 maggio. (Approvazioni — Vivi applausi all'indirizzo del presidente).

GIOLITTI, presidente del Consiglio, ministro dell'interno, nota che ora dovrebbero discutersi i disegni di legge per la magistratura e che il ministro guardasigilli è infermo.

Perciò crede opportuno che la Camera prenda ora le sue vacanze. Quanto alla durata di queste se ne rimette alla Camera.

SONNINO-SIDNEY, crede che sia troppo lungo il termine del 12 maggio. Ciò non farebbe buona impressione nel paese.

Propone il 5 maggio (Rumori e commenti).

GALLI non creda giustificate le osservazioni dell'on. Sonnino e si associa alla proposta dell'on. Giovanelli.

LEALI avrebbe voluto proporre la data del 20 maggio per riguardo ai colleghi che risiedono fuori Roma, ma si associa alla proposta media dell'on. Giovanelli.

GIOLITTI, presidente del Consiglio, ministro dell'interno, nota che, in ogni caso, la Camera, come sempre, farà il suo dovere, esaurendo tutto il lavoro che avrà innanzi a sè. Perciò dichiara nuovamente che il Governo se ne rimette alla Camera.

PRESIDENTE, pone a partito la proposta dell'on. Sonnino per l'aggiornamento della Camera al 5 maggio.

(Non è approvata).

Pone a partito la proposta dell'on. Giovannelli per l'aggiornamento della Camera al 12 maggio.

(È approvata — Vive approvazioni).

PRESIDENTE, rivolge un cordiale saluto a tutti i colleghi, insieme coi migliori auguri per le feste pasquali. (Vivissime approvazioni — Vivi, generali e prolungati applausi).

Molte voci. Viva il presidente!

PRESIDENTE. Ed è sicuro di interpretare il pensiero dei colleghi, rivolgendo un saluto affettuoso anche all'illustre capo del Governo, che tante prove ha dato di attività e di energia. (Vivissime approvazioni — Vivi applausi — Moltissimi deputati si recano a stringere la mano all'onorevole presidente del Consiglio).

TORLONIA LEOPOLDO rivolge, a nome della Camera, un saluto affettuoso all'onorevole ministro Lacava, che compie oggi il quarantesimo anno della sua vita politica, e l'augurio che egli possa ancora per lungo tempo dedicare la sua feconda attività al progresso del paese. (Benissimo. Bravo — Vivissimi applausi).

LACAVA, ministro delle finanze, ringrazia con animo commosso l'on. Torlonia e tutti i colleghi dell'affettuosa dimostrazione, che rimarrà fra i più lieti ed ambiti ricordi della sua vita (Vivi applausi).

Votazioni segrete.

VISOCCHI, segretario, fa la chiama.

PRESIDENTE proclama il risultato della votazione segreta dei seguenti disegni di legge:

Stato di previsione della spesa del Ministero della marina per l'esercizio finanziario 1908-909:

Favorevoli 210
Contrari 26

(La Camera approva).

Disposizioni transitorie intese a migliorare la carriera dei nocchieri di seconda classe e gradi corrispondenti del corpo Reale equipaggi:

Favorevoli 211
Contrari 24

(La Camera approva).

Costruzione e arredamento di un edificio ad uso di sede della R. Legazione d'Italia ad Addis Abeba (Etiopia):

Favorevoli 205
Contrari 34

(La Camera approva).

Modificazione all'art. 41 della legge 19 luglio 1906, n. 390, a favore dei danneggiati dall'eruzione del Vesuvio nell'aprile 1906:

Favorevoli 220
Contrari 18

(La Camera approva).

Autorizzazione di maggiori assegnazioni nello stato di previsione della spesa del Ministero di agricoltura, industria e commercio per l'esercizio finanziario 1907-908 per spese di temporanea sistemazione della R. stazione agraria di Roma:

Favorevoli 209
Contrari 29

(La Camera approva).

Costituzione in comune di Ponte, frazione di Paupise:

Favorevoli 200
Contrari 37

(La Camera approva).

Tombola telegrafica nazionale a favore dell'erigendo ospedale di Pescara:

Favorevoli 195
Contrari 38

(La Camera approva).

Prendono parte alla votazione:

Abignente — Abozzi — Agnesi — Aguglia — Albasini — Albicini — Alessio Giovanni — Alessio Giulio — Arigò — Arlotta — **Artom** — Aubry.

Badaloni — Barnabei — Barzilai — Battaglieri — Bergamasco — Bertarelli — Bertetti — Bertolini — Bettolo — Bizzozzero — **Bolognese** — Borsarelli — Boselli — Botteri — Bracci — Brizzolesi — Buccelli.

Calissano — Calleri — Camera — Camerini — Campi Emilio — **Campus-Serra** — Capaldo — Cappelli — Caputi — Carboni-Boj — Carcano — Cardani — Casciani — Cassuto — Castiglioni — **Cavagnari** — Celesia — Centurini — Cerulli — Cesaroni — **Chimienti** — Ciacci Gaspero — Ciappi Anselmo — Ciartoso — Ciccarone — Cimati — Cimorelli — Cirmeni — Cocco-Ortu — Codacci-Pisanelli — Coffari — Compans — Conto — Cornalba — Cottafavi — Curreno.

Da Como — D'Alife — Dal Verme — Daneo — Dari — **De Amicis** — De Bellis — De Felice Giuffrida — De Gennaro — **Del Balzo** — Della Pietra — **De Michele-Ferrantelli** — De Michetti — De Nobili — De Novellis — De Riseis — De Seta — **De Tilla** — De Viti De Marco — Di Saluzzo — Di Stefano Giuseppe — Di Trabia.

Facta — **Faelli** — Falconi Gaetano — **Falconi Nicola** — Falletti — Fani — Fasce — **Fazi Francesco** — **Felissent** — Fera — **Fiamberti** — Fili-Astolfone — Fortis — Fortunati Alfredo — Furnari — Fusco.

Galli — Gallini Carlo — Gallino Natale — Gatti — Gavazzi — **Giaccone** — Giolitti — Giordano-Apostoli — Giovagnoli — **Giovanelli** — Giunti — Giusso — Gorio — Graffagni — Greppi — **Gualtieri** — Guarracino — Gucci-Boschi — Guerritore — Guicciardini.

Jatta.

Lavaca — Landucci — Leali — Libertini Gesualdo — Libertini Pasquale — Loero — Lucernari — Luciani — Lucifero Alfonso — Lucifero Alfredo.

Magni — Majorana Giuseppe — Manfredi — Mango — Manna — Maraini Clemente — Marcello — Maresca — Margaria — Marsengo-Bastia — Marzotto — Matteucci — Mazzitelli — Medici — **Mendaja** — Merci — Mezzanotte — Mira — Mirabelli — **Molmenti** — Montauti — Montemartini — Morando — Moschini.

Negri de Salvi — Nuvoloni.

Odorico — Orlando Salvatore — Ottavi.

Pagani-Cesa — Pais-Serra — Pala — Pandolfini — Paniè — Pantano — Papadopoli — Pavia — Pavoncelli — Pellecchi — Pennati — Pistoja — Podestà — Pompilj — Pozzo Marco — Pugliese.

Rasponi — Rava — Reggio — Ricci Paolo — Riccio Vincenzo — **Ridola** — Rienzi — Rizzetti — Rocco — Romanin-Jacur — **Rossi Enrico** — Rossi Gaetano — Rossi Luigi — Rota Attilio — Rota Francesco — Ruffo — Ruspoli.

Salvia — Sanarelli — Santamaria — Santini — Santoliquido — Saporito — Scaglione — Scaramella-Manetti — Scellingo — Schanzer — Sili — Solimbergo — Sonnino — Sormani — Soulier — Spada — Stoppato.

Tecchio — Teodori — Teso — Tinozzi — Todeschini — Torlonia Giovanni — Torlonia Leopoldo — Torrigiani — Turati.

Umani.

Valeri — Valle Gregorio — Valli Eugenio — Vecchini — Venditti — Veneziale — Ventura — Verzillo — Vicini — Visocchi.

Wollemborg.

Zabeo.

Sono in congedo:

Baccelli Alfredo — Baragiola — Bernini — Bianchi Emilio — Bonicelli.

Cao-Pinna — Cicarelli — Cuzzi.

Danieli — D'Aronco — De Asarta — De Luca Ippolito Onorio — De Marinis — Di Lorenzo — Donati.

Faori — Falaschi — Fiorena — Franchetti — [illegible]-Nava

Galimberti — Gallina Giacinto — Ginori-Conti — Giuliani.

Lucca

Majorana Angelo — Malvezzi — Marescalchi — Masi — Masselli — Modestino — Morelli Enrico

Orsini-Baroni.

Pellerano — Pozzi Domenico.

Queirolo — Quistini.

Raineri — Rastelli — Resta-Pallavicino — Rovasenda — Rubini.

Scalini — Sola.

Testasecca — Tizzoni.

Vendramini.

Sono ammalati:

Arnaboldi.

Bona — Bonacossa — Bottacchi.

Callaini — Calvi Giusto — Cortese.

De Giorgio.

Fede — Fulci Nicolò.

Galluppi.

Massimini — Mauri — Melli.

Nitti.

Orlando Vittorio Emanuele.

Pascale — Petroni.

Rizzo Valentino.

Simeoni — Solinas-Apostoli — Spallanzani.

Tedesco — Turbiglio.

Assenti per ufficio pubblico:

Di Scalea.

Ferraris Carlo.

Maraini Emilio.

Rebaudengo.

Interrogazioni.

VISOCCHI, *segretario*, ne dà lettura:

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'interno sulla condotta del brigadiere dei carabinieri di Tossignano sulla inchiesta a lui ordinata dalla Prefettura per un reclamo di quei cittadini presentato al prefetto e quali provvedimenti intenda prendere in proposito.

« Leali ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'interno sulle ragioni che indussero il Governo a nominare un commissario Regio per la disciolta Congregazione di carità di Soleto, e sulla durata delle funzioni dello stesso.

« Vito Fazzi ».

« Il sottoscritto interroga il ministro dell'interno sulle restrizioni al diritto di riunione imposte dall'autorità di pubblica sicurezza del comune di Ziano, in provincia di Piacenza.

« Montemartini ».

« Il sottoscritto interroga l'onorevole ministro dei lavori pubblici, per sapere, se non creda necessario l'immediato, facile e poco dispendioso ingrandimento del piano caricatore nella stazione di Costa (Rovigo) per il trasporto delle molteplici derrate agrarie della zona circostante, e specialmente in seguito alla rilevante aumentata potenzialità della vicina fabbrica di zucchero lendinarese, allo scopo di eliminare ingombri dannosissimi, nella consegna e nella partenza delle bietole, tanto nei riguardi dei produttori come dei coltivatori in partecipazione delle bietole medesime.

« Valli Eugenio ».

PRESIDENTE annuncia due proposte di legge, una dell'on. Casciani ed altri, l'altra dell'on. Mezzanotte.

Dichiara la Camera aggiornata al 12 maggio.

(Nell'atto in cui lascia il suo seggio, il presidente è salutato da vivi e prolungati applausi dalla tribuna della stampa).

La seduta termina alle 18.50.

DIARIO ESTERO

Il *Temps* di Parigi, occupandosi nel suo primo articolo dei deplorevoli avvenimenti verificatisi nella nostra città, giovedì scorso, dice che tutte le persone imparziali riconosceranno che la forza pubblica non ha fatto che difendersi ed ha adempiuto al suo dovere.

Il *Temps* soggiunge che le dichiarazioni fatte alla Camera dei deputati dal presidente del Consiglio, onorevole Giolitti, in proposito, sono di una chiarezza perfetta. Il *Temps* loda la politica di Giolitti, constatando che i servizi pubblici hanno funzionato durante lo sciopero in modo normale e dicendo che essa è la migliore per proteggere la massa onesta dei lavoratori.

* * *

Un dispaccio da Biarritz in data di ieri reca la notizia che il primo ministro d'Inghilterra, sir H. Campbell Bannermann, causa lo stato grave della sua salute, ha inviato al Re le sue dimissioni. Il dispaccio aggiunge che S. M. il Re Eduardo ha accettato tali dimissioni inviando all'illustre statista l'espressione del suo rammarico e della sua stima nonchè gli augurî di pronta guarigione; ha poi fatto chiamare sir W. Asquith per offrirgli, a quanto si assicura, la successione di Bannermann.

I giornali inglesi di ieri l'altro già facevano prevedere queste dimissioni con la pubblicazione di una nota ufficiosa così concepita:

« Vi è ragione di credere che per sir H. Campbell Bannermann si è giunti a questa conclusione: tanto per la cura della sua malattia quanto per l'interesse pubblico è prossimo il momento in cui dovrà cessare dalla sua carica alle incombenze della quale la sua salute non gli permette di adempiere da qualche settimana. È vero che Asquith adempie con devozione ed energia ad una parte delle sue funzioni, ma i suoi colleghi e numerosi membri del Governo pensano che la situazione non può più a lungo rimanere senza essere regolarizzata. Campbell Bannermann avrebbe partecipato ad alcuni suoi colleghi il suo desiderio di rassegnare le sue dimissioni da primo ministro e il suo desiderio sarebbe stato comunicato al Re ».

La nota aggiunge che Asquith è generalmente designato come suo successore probabile. È possibile che altri cambiamenti si verifichino nel Ministero, ma nulla avverrà prima di Pasqua e forse anche più tardi.

* * *

Il viaggio del Principe Nicola del Montenegro a Pietroburgo è molto commentato dai giornali. Un dispaccio da Cattaro, al *Piccolo*, di Trieste, dice:

« L'improvviso viaggio del Principe Nicola in Russia ha prodotto, non solo nel Montenegro, ma anche in Serbia, vivo interessamento. Il Principe Nicola fu invitato telegraficamente dallo Czar a venire al più presto a Pietroburgo, assieme con l'ambasciatore russo a Cettigne, Maksimoff. Il telegramma dello Czar pervenne a Cettigne mercoledì scorso. Un uomo politico montenegrino, interrogato sulle probabili cause della chiamata del Principe Nicola a Pietroburgo, mi disse:

« — L'incontro è esclusivamente politico. La ferrovia austriaca nel Sangiaccato di Novibazar reca un fiero colpo alla causa serba, distrugge le aspirazioni del popolo serbo di vedere risorgere il regno di Lazzaro.

« Il progetto dell'Austria ha destato viva irritazione in Montenegro. Il Governo del principato ne è impensierito. Non potendo opporsi alla concessione fatta dalla Turchia all'Austria, dovette piegarsi al fatto compiuto, tanto più che le relazioni colla Serbia non sono buone e quindi non si potè pensare ad una protesta collettiva.

« Il Montenegro dovette appagarsi della promessa che la Serbia otterrà la concessione della ferrovia dal Danubio all'Adriatico, appoggiata in ciò da alcune grandi potenze. Non è vero che il Montenegro impugni il § 29 del trattato di Berlino contro la ferrovia austriaca del Sangiaccato. Il principe Nicola chiede che la ferrovia Danubio-Adriatico, anzichè a San Giovanni di Medua, metta capo ad Antivari e sia costruita contemporaneamente all'austriaca. Si dice che il principe Nicola abbia detto prima di partire per Pietroburgo, che la ferrovia austriaca « non si farà » se la Serbia non otterrà la concessione per la ferrovia dal Danubio all'Adriatico ».

La *Frankfurter Zeitung* pubblica poi il resoconto di una intervista che un suo redattore ha avuto col principe, nel passare che questi fece per quella città. Il redattore assicura che il principe gli disse che non si può fare a meno di salutare con soddisfazione il progetto della ferrovia dal Danubio all'Adriatico; ma sarebbe più giusto farla sboccare ad Antivari, anzichè a Medua. La linea sarebbe così più breve e costerebbe meno. Inoltre il porto di Antivari è già costruito, mentre a San Giovanni di Medua si dovrebbe incominciarne la costruzione.

Espresse inoltre la speranza che le potenze si metteranno d'accordo circa le proposte russe per la Macedonia.

* * *

Un conflitto armato è scoppiato fra le repubbliche di Panama e di Colombia. Secondo dispacci in data del 4, da Washington, all'*Evening Sun*, le truppe colombiane hanno passato la frontiera del Panama il 26 marzo, ed hanno occupato la città di Jurado, poco distante dalla frontiera. Il Panama chiede agli Stati Uniti di intervenire nel conflitto.

Altri telegrammi da New-York, 4, spiegano le ragioni del conflitto, e dicono che, quantunque la polizia della città di Jurado sia esercitata dalla autorità del Panama, la Colombia reclama da molto tempo la sovranità di quella città, adducendo la ragione del mancato regolamento della questione della frontiera.

I dispacci annunziano che la popolazione del Panama, eccitatissima, domanda misure energiche per respingere gli invasori.

Il dipartimento di Stato esamina le richieste della repubblica di Panama.

* * *

Si telegrafa da New York alla *Kölnische Zeitung:*

« La situazione minacciosa a Porto Principe continua. Il Governo haitiano sostiene che era progettata un'altra rivoluzione che fu scongiurata solo mercè un energico intervento. Fu fatta un'altra razzia contro i congiurati; le esecuzioni sommarie dei detenuti politici continuano. Il Governo nega che il poeta Therry ed altri prigionieri siano stati fucilati mercoledì.

Notizie giunte più tardi dicono che i profughi si sarebbero rifugiati alla legazione francese. L'inviato avrebbe consigliato loro di armarsi, perchè non potrebbe proteggerli se fosse dato l'assalto alla legazione. L'incrociatore germanico *Bremen* si trova a Porto Principe ».

Gl'Imperiali di Germania in Sicilia

Lo yacht imperiale *Hohenzollern* entrò nel porto d Messina sabato alle ore 13.15, seguito dalla cacciatorpediniera *Sleipner* e dall'incrociatore *Hamburg*. La cittadella fece una salva di 21 colpi di cannone; tutte le navi presenti alzarono il gran pavese.

I marinai dai ponti fecero il saluto alla voce. L'incrociatore *Piemonte* salutò con 21 colpi la nave imperiale. Lungo il corso Vittorio Emanuele, che circonda il porto, si assiepò una grande folla e tutti i palazzi si imbandierarono coi colori italiani e tedeschi. I balconi erano gremiti.

Il tempo era splendido; il colpo d'occhio magnifico e imponente.

L'*Hohenzollern* si ormeggiò nel centro del porto e subito, in una lancia della capitaneria, si recò a bordo il comandante di porto, comm. Basso.

Il sindaco, il prefetto, la principessa Marullo, dama di palazzo della Regina Madre, inviarono splendide *corbeilles* di fiori all'Imperatrice.

Poco dopo l'*Hohenzollern*, entrò nel porto la *Varese* che lo scortava. Passando dinanzi all'*Hohenzollern* lo salutò.

Appena l'*Hohenzollern* si ormeggiò, si recarono a bordo il sindaco, comm. d'Arrigo, il prefetto, comm. Trincheri, il generale Cotta, comandante interinale della divisione, e il console tedesco Iacob.

Il sindaco porse all'Imperatore il saluto della città, orgogliosa di ospitare gli imperiali di Germania. L'Imperatore ringraziò dicendosi lieto di tornare in Messina.

Poco dopo sopraggiunse l'Imperatrice, che pure si intrattenne affabilmente con le autorità. La visita durò mezz'ora.

Gl'Imperiali sbarcarono alle ore 15.20 per recarsi alla villa Sanderson a prendere il the. Salve di cannone ne annunziarono lo sbarco.

Allo sbarcadero, adorno di tappeti e piante, aspettavano gl'imperiali tedeschi il prefetto, il sindaco ed il console di Germania.

Immensa folla si addensava dietro i cordoni che tenevano sgombro lo sbarcadero, sulla marina e nei balconi prospicienti il porto.

Appena gli Imperiali sbarcarono scoppiò una entusiastica ovazione. Si gridava: *Viva gli Imperiali!* e si sventolavano i fazzoletti.

Il sindaco ed il prefetto si avvicinarono agli Imperiali. La signorina Trinchieri, figlia del prefetto, offrì un magnifico mazzo di garofani rossi all'Imperatrice ed un mazzo di garofani bianchi alla principessa Vittoria, baciando loro le mani. L'Imperatrice e la principessa accolsero sorridenti il dono, ringraziando la sisignorina Trinchieri. I mazzi erano adorni di nastri con miniature riproducenti gli stemmi delle Case di Savoia e di Hohenzollern.

Fra vivissime acclamazioni l'Imperatore, l'Imperatrice e la Principessa salirono nella carrozza del principe Castellaci. Nella stessa carrozza salì un personaggio del seguito.

In un'altra carrozza presero posto il principe Augusto Guglielmo, una dama ed un gentiluomo del seguito.

Alle ore 15.30, fra grandi ovazioni, le carrozze si mossero per la villa Sanderson, ove giunsero alle ore 16, ricevuti all'ingresso dal sig. Guglielmo Sanderson ed all'interno dalla signora Giuseppina Sanderson. La loro figlia offrì all'Imperatrice ed alla Principessa, che li accolsero ringraziando, due mazzi di mammole.

Dopo un'escursione sulla collina dominante la villa, donde si gode un magnifico panorama, fu servito nel villino un thè.

La famiglia Sanderson, gli Augusti ospiti ed i personaggi del loro seguito si raccolsero intorno a due tavole. Sanderson donò all'Imperatore una magnifica pelle riportata dal suo recente viaggio in Patagonia.

Dopo il thè gli Imperiali dal pontile della villa Sanderson s'imbarcarono sopra una lancia a vapore e ritornarono, alle 18.15, a bordo dell'*Hohenzollern*.

Ivi ricevettero affabilmente i principi e le principesse Marullo e Castellaci, che si erano recati ad ossequiarli.

Il Corso Vittorio Emanuele, la facciata del Palazzo municipale e lo sbarcadero erano, iersera, fantasticamente e straordinariamente illuminati.

Una folla enorme circolava alla marina.

Il sindaco invitò gli ufficiali delle navi tedesche alla rappresentazione teatrale.

Ieri, domenica, gl'Imperiali rimasero a bordo ed assistettero ad un servizio religioso.

Alle 13.30 l'Imperatrice, la Principessa Vittoria ed il Principe Augusto Guglielmo, insieme con la dama di Corte, contessa Rantzau, col cerimoniere di Corte, barone Knesebeck e col conte Jenisch, sbarcarono al pontile presso la stazione dei *ferry-boats* adorno di piante e di tappeti e, saliti in un *wagon-salon* di un treno speciale, partirono per Taormina, ove giunsero alle 15.50, ricevuti dalle autorità e fatti segno a calde ovazioni dalla folla.

L'Imperatrice fu accolta dal suono delle musiche e dalle entusiastiche acclamazioni della folla e si recò a visitare il teatro Greco e quindi all'Hôtel Timeo, ove prese il thè.

L'Imperatrice, coi Principi ed il seguito, ritornò poscia al teatro Greco ed alle ore 17.25 fra calorose acclamazioni, lasciò Taormina, ripartendo per Messina.

Alle ore 14 l'Imperatore lasciò l'*Hohenzollern* e sbarcò allo sbarcadero, ove si trovavano ad ossequiarlo il prefetto ed il sindaco e, tra le acclamazioni della folla, partì in vettura per i Monti Castanea, per recarsi a prendere il thè alla villa Sanderson. Accompagnavano l'Imperatore il barone Rekovski e la maggior parte dei personaggi del seguito, in quattro carrozze.

La carrozza dell'Imperatore, scortata da sei carabi-

nieri a cavallo e da sei ciclisti, giunse ai colli di Castanea, fra le acclamazioni entusiastiche delle popolazioni verso le ore 17 e proseguì per la villa Sanderson, ove l'Imperatore col seguito si trattenne circa un'ora, prendendo il thè.

Il corteo Imperiale fece ritorno allo sbarcadero attraversando parecchi villaggi ed accolto ovunque da acclamazioni. Sulla carrozza Imperiale furono gittati fiori. I balconi, i ponti e le navi del porto erano gremiti di folla. Si calcola che circa cinquantamila persone abbiano assistito al ritorno dell'Imperatore a Messina.

L'Imperatore è giunto alla sbarcadero alle ore 19.20 fra grida di « Viva l'Imperatore! » e poscia su di una lancia a vapore fece ritorno sull'*Hohenzollern*.

Poco dopo, anche l'Imperatrice col principe e con la principessa, ovunque acclamati lungo tutto il percorso, fecero ritorno a Messina da Taormina e si portarono direttamente sull'*Hohenzollern*.

A bordo del vapore *Delfino*, fantasticamente illuminato, la musica cittadina intonò l'inno germanico ed eseguì una serenata.

Alla sera, a bordo dello yacht Imperiale, ebbe luogo un pranzo, al quale l'Imperatore invitò il sindaco, il prefetto, le altre autorità ed il principe Marullo.

L'Imperatore ha conferito la commenda dell'Aquila rossa al prefetto, al sindaco, al generale comandante la divisione, al comandante la difesa ed al comandante del porto.

L'*Hohenzollern*, con la famiglia Imperiale, è salpato questa mattina alle ore 8 per Palermo fra gli entusiastici applausi della popolazione.

Il tempo è bello.

Pel giubileo parlamentare di S. E. Lacava

S. E Pietro Lacava, che ha compiuto in questi giorni i suoi quaranta anni di vita parlamentare, è stato fatto segno ad universali e spontanee dimostrazioni di affetto e di stima.

S. E. il presidente del Consiglio dei ministri, on. Giolitti, nell'adunanza consigliare di ieri mattina, presentò all'illustre collega una splendida targa d'argento firmata, a fac-simile, da tutti i ministri e recante la seguente iscrizione:

« A Pietro Lacava, ministro delle finanze, nel 40° anniversario di sua vita parlamentare, i colleghi beneaugurando, 5 aprile 1908 ».

La targa di forma rettangolare, riproduce il motivo delle cornici con cui il senese Barrili, celebre scultore in legno, decorò, sotto Leone X, le famose porte delle Stanze Vaticane ed è lavoro di rara finitezza dello stabilimento Cravanzola.

A S. E. Lacava venne pure offerta, ieri, dalla deputazione politica della Basilicata, presenti gli onorevoli Grippo, Fortunato, Mango, Santoliquido, Ridola, Mendaia e D'Agosto, una pergamena splendidamente miniata in stile rinascimento dal professore Luigi De Rose della scuola di Belle arti di Napoli. In essa figurano tutti gli stemmi dei 10 collegi politici, ed in alto, trattenuto da due putti, lo stemma di Corleto-Perticara, mentre nel fondo si profila un panorama di quel paese.

La dedica, dettata dall'on. Grippo, suona così:

A Pietro Lacava - esempio costante di mirabile ed elevata attività rivolta al bene della patria italiana ed in particolare della regione nativa - i colleghi di deputazione politica - nella ricorrenza del quarantesimo anno della sua vita parlamentare - mandano un saluto augurale e rendono omaggio alla nobile fedeltà.

Roma, 5 aprile 1908.

S. E., profondamente commosso, ringraziò gli onorevoli deputati, che vollero dargli un così alto e nobile attestato di simpatia.

Anche dai direttori e vice direttori generali del Ministero delle finanze, venne presentata a S. E. Lacava un'artistica pergamena, che S. E. gradì moltissimo, esprimendo a tutti le maggiori grazie per il cortese pensiero e per l'affettuosa dimostrazione fattagli.

Ieri sera poi, a chiusura di queste belle feste giubilari, i lucani residenti in Roma offrirono, al Ristorante dell'Orologio, un banchetto d'onore al loro insigne concittadino, banchetto che riuscì una commovente dimostrazione di affetto per l'illustre parlamentare.

Allo champagne, dopo che il sig. Decio Albini ebbe rivolto a S. E. il saluto cordiale e memore dei suoi elettori, ed il commendatore D'Urso ebbe lette numerose adesioni di ministri, senatori e deputati, si alzò il festeggiato, che pronunziò il seguente applauditissimo discorso:

Le onoranze che il Comitato promotore dei miei elettori presenti a Roma ha promosso pel mio quarantesimo anno di vita parlamentare, e questa dimostrazione di affetto dei miei comprovinciali, fra essi, i miei cari ed onorevoli colleghi della deputazione politica della natìa provincia, ed alla quale partecipano con gentile pensiero molti pubblicisti della capitale e di fuori, sono per me graditissime, e tanto più tornano tali all'animo mio perchè spontanee e non chieste, anzi potrei dire accolte con qualche renitenza quando la prima volta a me se ne tenne parola.

Al Comitato ed a voi tutti mando il mio primo saluto e ringraziamento.

In quaranta anni di vita parlamentare, dal 5 aprile 1868, quanti e quali avvenimenti sono accaduti!

Ve ne segnerò alcuni.

E prima di tutti l'Italia restituita a sè stessa ed alla sua capitale, Roma!

La breccia di porta Pia del 20 settembre 1870, non ho bisogno di dirlo, non fu soltanto un fatto d'armi glorioso, ma fu ben altro! Era tutto un mondo che cadeva, erano secoli che si dileguavano con la caduta del potere temporale. Era tutta una civiltà nuova che vi si sostituiva.

Vittorio Emanuele II, inaugurando per l'ultima volta in Firenze la nuova legislatura XI nel 5 dicembre 1870, disse:

« L'anno che volge al suo termine ha reso attonito il mondo per la grandezza degli eventi che niun giudizio umano poteva prevedere.

« L'Italia è libera e una, ormai non dipende più che da noi il farla grande e felice »

Nel 24 giugno 1871 il presidente Biancheri, dando a nome della Camera il saluto a Firenze, ed un tributo di lode al contegno nobile e dignitoso di quella popolazione, finì il suo discorso: « Ed ora, onorevoli colleghi, a rivederci in Roma ».

Nel 27 novembre dello stesso anno si inaugurava in Roma la 2ª sessione di quella Legislatura; lo stesso Re, nel discorso della Corona, disse, fra gli applausi sempre crescenti dei membri del Parlamento:

« L'opera a cui consacrammo la nostra vita è compiuta.

« Qui dove il nostro popolo, dopo la dispersione di molti secoli, si trova per la prima volta raccolto nella maestà dei suoi rappresentanti; qui, dove noi riconosciamo la patria dei nostri pensieri, ogni cosa ci parla di grandezza; ma nel tempo stesso ogni cosa ci ricorda i nostri doveri: le gioie di questi giorni non ce li faranno dimenticare ».

E qui mi tornano alla mente le solenni ed elevate discussioni sulla legge delle guarantigie, sulla separazione dello Stato dalla chiesa, sulla soppressione delle Corporazioni religiose e sulla manomorta ecclesiastica, tanto dannosa all'agricoltura, e sulle altre questioni riguardanti la potestà dello Stato.

Come mi tornano alla mente le elevate discussioni sull'abolizione della pena di morte, sul Codice penale, sulla legge elettorale politica, sulla legge comunale e provinciale, sul suffragio amministrativo, sulle leggi per Roma, ed altre ed altre.

In molte di esse io ebbi la mia modesta parte. Quanto progresso in quaranta anni!

E permettete ancora a me vecchio garibaldino che ricordi la seduta della Camera nella quale Giuseppe Garibaldi prestò giuramento.

Entrò nell'aula di Montecitorio il 25 gennaio 1875 al braccio di Mauro Macchi. Si discuteva, fatalità degli eventi, l'interpellanza del Cairoli sugli arresti di villa Ruffi. Era la giornata dei grandi oratori. Parlava Giuseppe Ferrari, ma la commozione fu tale che ci dovette domandare un momento di riposo. Presiedeva anche Giuseppe Biancheri; io era segretario della Camera e mi fu dato vedere dal seggio della presidenza tutta l'imponente scena. I deputati quasi al completo e sui loro stalli, 353, all'entrata del generale tutti si levano ed è accolto con vivissimi e prolungati applausi a sinistra, al centro e da tutte le tribune. Ma quando letta la formola sacramentale dal presidente..... Garibaldi pronuncia la parola « Giuro » non vi fu distinzione di partiti. Gli applausi, i battimani di tutta l'assemblea, dal banco dei ministri e da tutte le tribune si prolungarono indeterminatamente.

Un piccolo aneddoto: il presidente avverte le tribune, anche quelle delle signore (Si ride), che è assolutamente vietato di fare qui questa dimostrazione; ma le signore rispondono con nuovi e continuati applausi.

Pareva di sognare, ma il giuramento del generale, che per noi che lo conoscevamo poteva essere un fatto ordinario, per molti altri fu la più solenne affermazione della monarchia, e quelle manifestazioni dell'assemblea furono per quel Grande, come usava dire ai suoi intimi, le più care della sua vita in quella Roma che fu la mèta dei suoi pensieri e delle sue azioni.

E qui la mente si volge alle due giornate del 19 gennaio 1878, in cui giurò il compianto Re Umberto ed a quella dell'11 agosto 1900, giuramento dell'attuale nostro Re Vittorio Emanuele III. Queste giornate, storiche e sacre agli italiani, sono tante pietre miliari della nostra vita nazionale, e chi ebbe la ventura di prendere parte alla loro solennità, sentiva che in quei discorsi della Corona era la fortuna della grande patria e palpitava il cuore di essa.

E il cuore della patria vibrò in tanti altri momenti. Altre giornate di puro patriottismo io ricordo: l'annunzio e la discussione sulla battaglia di Dogali, febbraio 1887. I nostri prodi soldati, cadendo gloriosamente per l'onore della bandiera, col nome d'Italia sulle labbra, avevano, in terre lontane, serbata intatta la tradizione del valore italiano. La Camera apprese dalla parola dell'onorevole Depretis, presidente del Consiglio, il ferale annuncio che una nostra colonna (alcune compagnie di soldati italiani e pochi indigeni) erano stati sorpresi e distrutti! ma non senza avere inferte al nemico gravissime, innumerevoli perdite. Ricordo il senso profondo di dolore. Ricordo la parola serena del nostro presidente, era il benamato Biancheri, che inculcava una sola voce, un solo sentimento doverci guidare in quel momento, la voce del patriottismo.

L'annunzio dell'eccidio di Dogali fu dato il 1° febbraio 1887. Il giorno stesso il presidente, per incarico della Camera, elesse la Commissione che doveva riferire sulla spesa straordinaria per spedizioni in Africa, e di quella Commissione facevano parte i più eletti patriotti, e ne fu relatore Francesco Crispi.

Spaventa voleva che la Camera votasse la legge senza parlare. Così, egli diceva, io sarei orgoglioso del mio voto! Il silenzio avrebbe significato il pieno consenso della Camera nella ferma risoluzione di mantenere alto l'onore delle nostre armi e di provvedere energicamente ai sacri interessi della patria, senza guardare in viso ai ministri.

Qualche oratore, Bovio, disse che nel voto che poneva termine a quella discussione la Camera doveva affermare una sola e grande fiducia, la fiducia nella coscienza e nella volontà della nazione di tenere alta la propria bandiera.

Fu una nobile e grande discussione, alla quale presero parte i più valenti oratori.

Altro triste avvenimento seguì a Dogali: la battaglia di Abba Carima, 1° marzo 1896, che decise delle sorti del Gabinetto Crispi. Il 5 marzo furono annunziate le dimissioni del Ministero, già accettate da S. M. Umberto I. Il silenzio dell'assemblea fu la più grande ed eloquente espressione della comune tristezza.

E come ministro delle finanze non posso non ricordarvi i tristi giorni del disavanzo del nostro bilancio che si contava a centinaia di milioni; si era sull'orlo del fallimento. La virtù ed i sacrifici del contribuente italiano sono ormai sacri alla storia finanziaria del nostro paese; e mercè loro ogni pericolo è dileguato. Abbiamo ottenuto il pareggio e la conversione della rendita; ed il gettito delle entrate è tale che se saremo assistiti dalla prudenza di Stato, della quale non dubito, potremo tentare diverse riforme tributarie, ed arrivare gradatamente ad una completa trasformazione del nostro sistema tributario, tenendo sempre fronte a tutti i nostri bisogni, che non sono pochi.

Quali e quanti atleti del pensiero e della parola non ho udito parlare e discutere: Rattazzi, Depretis, Sella, Lanza, Saracco, Correnti, Zanardelli, Ferrari, Cairoli, Ricasoli, Mordini, Guerrazzi, Fabrizi, Farini, Minghetti, Mancini, Pisanelli, Bonghi, Spaventa, Conforti, Scialoja, Cordova, Crispi, Nicotera, infine Cavallotti, Baccarini, Bovio, Gianturco, e tanti altri, di cui il numero è, direi, quasi infinito. Tutti questi ora dormono il sonno della morte, ma mi sia concesso, in quest'ora per me solenne, ricordarne a voi la memoria.

Ormai io sono il quarto dei deputati anziani superstiti: Biancheri, Lazzaro e Villa mi precedono. A questi ed agli altri colleghi dopo venuti mando il mio saluto augurale di lunga e fortunata vita parlamentare e particolarmente al mio illustre amico e presidente della Camera, on. Marcora, che volle nel 28 scorso marzo darmi la maggiore delle onoranze quando egli disse:

« Unisco di gran cuore alle affettuose dimostrazioni della Camera, verso l'on. ministro delle finanze, le mie; e credo che una non piccola prova di simpatia potremo dargli, procedendo subito all'esame ed all'approvazione dei capitoli del bilancio (Bene) ».

Anche ieri sera la Camera, associandosi con reiterati applaus all'on. Leopoldo Torlonia che volle rivolgere a me un pensiero affettuoso, e stamane il Consiglio dei ministri che con affettuoso pensiero ha voluto offrirmi una magnifica targa in argento, hanno procurato all'animo mio forse la maggiore delle soddisfazioni, il più alto conforto che io possa ricordare della lunga vita parlamentare. Vada ancora una volta ai colleghi della Camera, all'illustre capo del Governo, on. Giolitti, ed ai colleghi del Ministero l'espressione del mio animo grato.

Ed ora della natia provincia che è tanta parte della nazione:

Uno dei distinti suoi figli disse: « Divisi forse dalle lotte, dispersi dalle esigenze della vita, quanti nascemmo in Basilicata, un vincolo ideale ci unisce. Dall'umile contadino a chi la fortuna e l'ingegno mise più in alto, un istesso sentimento ci lega alla patria natale. Forse in nessuna regione d'Italia questo amore della terra, che non è nè ricca, nè bella, nè grande, è così potente come fra noi: anche quando le passioni ci dividono, il vincolo non si rompe ». Ed io aggiungo, resta tetragono « anzi quando qualcuno della provincia conquista il successo non ci prende l'invidia e ci commuove la vittoria, come cosa nostra ». La mestizia infinita delle nostre pianure desolate, la tristezza solenne dei nostri monti, lasciano tracce indelebili nell'anima nostra, e noi ci sentiamo e siamo veramente un popolo perchè abbiamo un'anima collettiva.

La stessa emigrazione, effetto di una situazione sociale, nata non da ieri ed aggravata da una lunga serie di anni, che spopola paesi e casolari, portando via non gli esuberanti, ma i mi-

gliori che valicano e sfidano mari ed ande, questi portano con loro l'amore ed il ricordo del natio paesello così vivamente e mestamente scritto nei versi del nostro poeta:

Oh quante volte presso la Plata,
O sotto il vago ciel della Spagna,
Oh quante volte non l'ho sognata
La mia montagna!

Ma un altro amore domina nella nativa provincia: l'amore della famiglia.

Se qui volessi segnalare a voi le poesie dialettali delle nostre contrade, cantate nelle lunghe serate d'inverno, se volessi segnalare a voi tutte le intimità dei nostri Lari non farei che una storia di idilli di famiglia. Quanti dolori, quanti patimenti, trovano conforto e lena negli affetti di famiglia!

La Basilicata, separata da Napoli, che era la capitale mostruosa dell'ex Regno, ove il Governo dei Borboni e di coloro che lo precedettero avevano accentrato ogni vita, la Basilicata, dicevo, viveva patriarcalmente, ma fu sempre insofferente di schiavitù.

Dopo gli avvenimenti del 1848, a cui prese nobilmente e non ultima parte, essa si raccolse in sè. La propaganda era tutta mazziniana, la mancanza di comunicazioni con la capitale rendeva per la sua vasta estensione se non difficile alquanto debole l'azione della polizia del Governo e noi potemmo fino al tentativo di Pisacane essere meno sorvegliati. Dopo di questo la Basilicata fu presa di mira dal Governo del tempo, ma noi raddoppiammo l'accorgimento e l'audacia.

Dal 1857 al '60 essa è in prima linea nella storia dellec ospirazioni pel risorgimento nazionale.

E qui mi sia permesso nominare anzitutto Giacinto Albini di cui qui vedete il figlio, il dott. Albini, che ne custodisce nobilmente le tradizioni patriottiche e le virtù domestiche.

Giacinto Albini fu l'anima della cospirazione, e debbo a lui in quelli anni giovanili l'ardimento nel cospirare per la libertà e pel nostro risorgimento, debbo a lui la fede nel successo e la sfida ai pericoli. Nelle sue peregrinazioni per sfuggire alla polizia di quel tempo e nel lungo e tenace lavorio delle file della cospirazione gli fui sempre a lato.

Ei trasportò il centro di questo lavoro dai due paesi Montemurro e Corleto Perticara, sua patria il primo e mia il secondo, in Napoli, e si mutò anche indirizzo, ed in questo mutamento non ebbi ultima parte, cioè che al mazzinianismo subentrò il concetto dell'Unità di Italia con la Monarchia di Savoia. Non poche difficoltà furono superate di fronte anche al murattismo che in Napoli aveva qualche seguito.

Ma si vinse e fu fondato in Napoli il Comitato dell'ordine, di cui fecero parte gli uomini più preclari di ogni classe dall'aristocratico all'operaio, dal professore allo studente d'allora, che oggi ha l'onore di parlarvi. Siamo ormai cinque superstiti: Enrico Pessina, Fedele de Siervo senatori, Giuseppe Lazzaro deputato, Silvio Verratti modesto impiegato in Napoli, ed io.

Ricevo e vi leggo un telegramma or ora pervenutomi da Giuseppe Lazzaro:

« Memore lavori fatti insieme col caro Albini libertà Basilicata mi associo onoranze tuoi elettori ».

Stampammo alla macchia un piccolo foglio, *Il Corriere*, che si poteva dire il monitore della rivoluzione, ed io imparai allora l'arte del tipografo e del compositore.

Questo Comitato si mise in relazione coi nostri emigrati in Genova e Torino, prescindendo da ogni tendenza di partito, anzi questi componendo ad unico fine, irradiò le file in quasi tutte le provincie napoletane e vi preparò la rivoluzione.

Non sta a me dire qui ciò che si fece e quello che avvenne. Dirò solamente che fu deciso che la Basilicata dovesse prima di tutte insorgere e la parola fu tenuta. Il 16 agosto fu inalberata la bandiera tricolore in Corleto Perticara ed il 18 le forze insurrezionali della maggior parte dei nostri paesi convennero in Potenza e v'istallarono il Governo provvisorio al nome di Italia e Vittorio Emanuele. Ne furono prodittatori Giacinto Albini e Nicola Mignogna.

Di quel Governo provvisorio, se la memoria non mi falla, siamo solo in due i superstiti, io ed il senatore Carmine Senise, che era stato l'anello di congiunzione tra il Comitato di Napoli e quello di Corleto. Fino a pochi giorni dietro vi era un terzo, Giacomo Racioppi: anche egli ora ha chiuso gli occhi alla luce.

Sono qui però fra noi questa sera molti figli e discendenti di quei patriotti che soffrirono carceri ed esilî, presero parte alla insurrezione della provincia ed ora non sono più. Ricordarne i nomi sarebbe opera lunga e mesta anche di famiglia. Vada alla loro cara memoria il mio riconoscente saluto.

E qui mi sia permesso rammentare un fatto che può sembrare di poco momento, ma che tale non fu per le conseguenze.

Il 19 ed il 20 agosto si seppe dal Governo provvisorio che nelle gole di Auletta, al confine fra la Basilicata e la provincia di Salerno, erano per marciare su Potenza molte migliaia di truppe borboniche bavaresi che volgarmente si chiamavano svizzeri. Il pericolo era imminente, poichè le nostre forze erano per lo più munite di armi arrugginite ed a pietra focaia. Albini e Mignogna inviarono me, qual segretario del Governo provvisorio in Napoli, per segnalare al Comitato dell'ordine il nostro pericolo. Dovevo attraversare le fila di quelle truppe e fortunatamente sotto un falso nome mi fu dato passarvi incolume. Giunto in Napoli, il 21 o 22 parlai subito con Giuseppe Lazzaro e con Liborio Romano, ministro dell'interno di Francesco II, ma anche egli membro del Comitato dell'ordine.

Ignoro ciò che questi fece o potè fare e se lo sapessi non lo direi. Certo è che dopo due giorni quelle truppe furono ritirate dai nostri monti. La insurrezione divampò come d'incanto nelle provincie contermini. Garibaldi sbarcò nel continente verso la fine di agosto. Mignogna ed io fummo a salutarlo, attraverso a parecchi pericoli, a nome del Governo provvisorio al Fortino di Lagonegro, recandogli una grossa cassa piena di piastre borboniche di più di venti mila lire, che egli gradì moltissimo e che gli servirono per diversi occulti bisogni durante lo sbandamento delle truppe borboniche.

Dal Fortino di Lagonegro la marcia di Garibaldi fu trionfale ed entrai assieme al Mignogna con lui in Napoli il 7 settembre. La entrata in Napoli e l'accoglienza è leggendaria. Dirò solo che usciti dalla stazione e passando sotto gli spalti del Forte del Carmine, ho visto io, come se fosse oggi, le sentinelle borboniche presentargli le armi, e basta.

Ritorno alla mia provincia natale. Questa, contenta e paga della rivoluzione compiuta, fu nei primi successivi anni inconscia e direi immemore dei suoi bisogni. Parve ad essa che bastasse il suo patriottismo.

Ed invero alcuni dei suoi figli che più presero parte agli avvenimenti si trovarono dopo il plebiscito obbligati a restare in uffici pubblici, altri, e fu la maggior parte, si ritirarono alla pace delle loro famiglie; onde nell'ottava legislatura, che aprì le porte alla deputazione meridionale, e nella nona, la Basilicata mandò in Parlamento per suoi rappresentanti politici i nomi più elevati nel patriottismo, senza distinzione di origini o di partiti. Camillo Boldoni, generale comandante le forze insurrezionali del Governo provvisorio e Giuseppe Garibaldi nel mio collegio di Corleto Perticara, che ora rappresento, Aurelio Saffi, Francesco Domenico Guerrazzi, Filippo De Boni, Filippo De Blasio, Carlo De Cesare, Ferdinando Petruccelli della Gattina, Achille Argentino, Francesco Lovito, nomi tutti sacri alla storia ed alla gratitudine della patria. Ma questa rappresentanza che onorò la Basilicata non poteva preoccuparsi molto dei bisogni locali. Del resto facevano tacere questi bisogni le preoccupazioni politiche del tempo, la nuova costituzione del Regno, coi suoi nuovi ordinamenti, i tentativi di reazione borbonica, il brigantaggio, la finanza dello Stato che si avvolgeva in continui disavanzi.

Così passarono i primi tempi del nostro risorgimento.

Nel 1867, dopo Mentana, di cui porto con orgoglio la medaglia commemorativa del municipio di Roma, riconosciuta dal Governo, io mi dimisi da questore di Napoli. Domenico Asselta, che come colonnello di guardia nazionale, fu ferito gravemente nella giornata del 18 agosto dalla gendarmeria borbonica, e che dopo Garibaldi rappresentava il collegio di Corleto Perticara, volle dimettersi per lasciare a me il posto ed io, dal 5 aprile, sono oramai quarant'anni, fui eletto sempre ad unanimità dal mio natale collegio e due volte dal collegio plurinominale di Lagonegro, di cui fece parte integrale Corleto. Entrato in Parlamento nella decima legislatura, sedetti a sinistra ed appartenni al partito di questa che si intitolò sinistra liberale e progressista e così vi sono restato e perduro.

Credo di aver fatto sempre il mio dovere di deputato, due volte segretario generale dell'interno e dei lavori pubblici, quattro volte ministro delle poste e dei telegrafi, di agricoltura, industria e commercio, dei lavori pubblici e delle finanze.

Non dimenticai i bisogni della natia Provincia, non scompagnati mai dagli interessi nazionali nei quali quelli sono compresi. E come feci il mio dovere verso la Basilicata, lo fecero e fanno anche gli altri miei colleghi che mi furono compagni.

Non è mio compito difendere la benemerenza della rappresentanza nazionale della Basilicata, nè ha bisogno di difese. Giudice equanime è la storia parlamentare e più ancora lo sono la propria coscienza e quella degli elettori.

Non corrisponderebbe nè a giustizia nè a verità se si dicesse che il Governo nulla abbia fatto per essa, come corrisponde a giustizia e verità il dire che non si è fatto ancora quello che occorre alla nostra regione. Chi può negare il miglioramento dei servizi pubblici a cominciare dalla pubblica sicurezza completamente ristabilita, alla fitta rete telegrafica e postale, alle attuali vie di comunicazione, sebbene insufficienti, ma che prima non esistevano, ad un primo avviamento all'igiene pubblica ed alla pubblica istruzione?

Il Governo da qualche anno aveva compreso che tutto quanto si era fatto, non bastava per una regione così vasta che confina con sei provincie, che porta le sue acque ai tre mari, nella quale si biforcano i contrafforti degli Appennini, onde catene e subcatene di monti che l'attraversano da capo a fondo, e comprese pure che sopraccarica di spese obbligatorie e di imposte, non ultima causa dell'emigrazione, finiva per soccombere e dissolversi. Il Consiglio provinciale della Basilicata così benemerito della nativa provincia, non poteva più mantenere i suoi impegni obbligatori, ed il bilancio era impari ai bisogni ogni giorno rinnovellandosi e moltiplicandosi.

Fu allora che Giuseppe Zanardelli sentì davvero il grido di dolore della Basilicata, ed intraprese quel viaggio a voi tutti noto. Così facendo, compiva il più alto ministero di legislatore e di uomo di Stato; poichè aveva compreso quanto fosse necessario cementare le genti italiche e rafforzarne l'unità. Viaggio faticoso di 14 giorni, donde la legge speciale per la Basilicata anche a voi nota. E se lode va dovuta a lui per la presentazione, altra eguale va data all'on. Giolitti ed ai suoi colleghi di gabinetto del 1904, che l'ampliarono e la portarono in porto.

Anche quella legge, che ora si sta applicando, non provvede a tutti i nostri bisogni e discutendola lo manifestammo. Essa non è sufficiente, ma è la pietra fondamentale, e sono lieto che il Ministero alla ripresa dei lavori parlamentari presenterà una nuova legge integratrice della prima, specialmente pei Comuni dimenticati nei loro bisogni delle acque potabili e per alcuni che dovranno subire spostamenti di abitati, integratrice anche dei bisogni del credito e dell'agricoltura e dell'igiene pubblica, specialmente per la malaria, che non è nostro ultimo flagello. Legge egualmente integratrice è stata quella testè presentata che attende l'approvazione del Parlamento, con la quale ben novanta milioni sono destinati e stanziati per le ferrovie della nativa provincia, onde mando un vivo ringraziamento al presidente del Consiglio ed ai ministri dei lavori pubblici e del tesoro.

Noi abbiamo molti bisogni e nell'evoluzione odierna della vita gli uni si accavallano sugli altri. Ma non tutto dobbiamo chiedere al Governo, nè ad ogni bisogno deve o può questo provvedere. Più volte ho detto altamente ai miei comprovinciali di ogni classe e condizione e qui lo replico: non bastano le leggi anche le più larghe e le più provvide, se non si aggiunge l'opera nostra. Ricordiamo le antiche leggi dei popoli lucani che ponevano l'ozio civile e la mollezza fra i capitali delitti.

E capitale delitto e vergogna è il nostro analfabetismo che non si combatte con leggi. La percentuale degli analfabeti nel censimento dell'81 saliva all'87 0|0; in quello del 1901 è discesa a circa l'80 0|0. In venti anni la discesa è una irrisione. Noi dobbiamo redimerci da questa vergogna, e spetta agli abbienti, specialmente ai giovani, prendere l'iniziativa di Comitati in ciascun paese, in ciascun casolare; qui ci vuole il fortissimamente volli.

Sono alla fine del mio dire.

Signori, se la nostra provincia non è ancora per condizioni sociali ed economiche uguale a tante altre provincie sorelle, essa attende perchè l'attendere è dei forti. Noi di Basilicata abbiamo la fede intima e sicura dei nostri destini, noi siamo credenti nel nostro avvenire.

Giuseppe Zanardelli nel suo meraviglioso discorso pronunciato a Potenza, il 29 settembre 1902, diceva:

« Può dirsi, anzi, che la Basilicata sia sconosciuta, in gran parte, agli abitanti della Provincia stessa, che quasi nessuno io trovai che avesse visitato, avesse veduto i vari comuni, divisi tra loro da enormi distanze, non congiunti da regolari vie di comunicazione; sicchè nella impervia regione, quasi stranieri gli uni agli altri, e perciò non cospiranti ad unico fine, sembrano gli abitatori, che pur dovrebbero comporre una grande unità sociale. E nessuna grande città in sì ampio territorio ».

Lo segnalo ancora una volta a voi, come monito a noi stessi affinchè non più restassimo stranieri gli uni agli altri e non cospiranti ad unico fine, affinchè meglio ci conoscessimo, noi che pur dovremmo comporre una grande unità sociale dal Pollino al Vulture, dal Marmo alle pianure del Bradano e del Basento.

Ed ora nel ringraziarvi ancora una volta di queste onoranze mando il mio saluto ai miei fedeli elettori, che per quindici volte in questi quaranta anni mi accordarono la loro fiducia. E se in questi quaranta anni qualche cosa ho potuto fare pel mio paese, lo debbo anzitutto ad essi, che mi hanno sorretto col loro voto. Ed il mio saluto vada pure alla provincia natale ed al suo avvenire.

V'invito poi a bere al nostro giovane Re, a Vittorio Emanuele III, che sa comprendere i suoi tempi, che non disgiunge le sorti della sua dinastia da quelle d'Italia, e che con la sua alta parola si è stamane associato alla nostra festa ».

Ieri mattina, a S. E. il presidente del Consiglio dei ministri, on. Giolitti, e a S. E. il presidente della Camera dei deputati, on. Marcora, fu offerto in dono, dal Comitato per le onoranze a S. E. Lacava, una riproduzione in piccolo del busto in bronzo che esso Comitato dedicava al suo antico deputato, come omaggio degli elettori e degli amici della provincia di Basilicata, nel quarantesimo anno della sua vita parlamentare.

Tanto S. E. il presidente del Consiglio, quanto S. E. il presidente della Camera, accolsero col più vivo gradimento l'artistico busto, e nel ringraziare il Comitato del gentile pensiero, ebbero, tutti e due, parole di alta stima e viva affezione verso il loro amato collega ed amico.

NOTIZIE VARIE

ITALIA.

S. A. R. il Duca degli Abruzzi giunse ieri mattina in Roma; salito col suo aiutante di campo in una carrozza di Corte, che l'aspettava alla stazione, si recò alla Reggia.

S. M. la Regina di Svezia, in stretto incognito e sotto il nome di contessa di Tuilgara, giunse ieri a Venezia, ove si tratterrà per tutto il mese di aprile. Discese all'Hôtel Danieli.

S. M. la Regina è accompagnata da numeroso seguito.

Congresso internazionale dei matematici. — Stamane, alle ore 10, nella sala degli Orazi e Curiazi in Campidoglio, presente S. M. il Re, è stato solennemente inaugurato il IV Congresso internazionale dei matematici.

I congressisti, che ieri sera intervennero ad un ricevimento dato in loro onore nell'aula magna dell'Università, dal rettore prof. Tonelli, stamane erano numerosissimi all'inaugurazione e fra loro notavansi le celebrità straniere e nazionali delle scienze matematiche.

La funzione è riuscita solenne.

Il discorso inaugurale è stato fatto dal prof. senatore Volterra sulle matematiche in Italia durante la seconda metà del secolo XIX. Hanno parlato S. E. Rava, ministro della pubblica istruzione, ed il sindaco Nathan porgendo ai congressisti il saluto del Governo e della città

Le sedute del Congresso, all'Accademia dei lincei, saranno sei durante le quali saranno lette dai professori signori Neuromb Mittag-Leffler, Darboux, Dyck, Forsyth, Lorentz, Poincaré, Picard, Stormer, Veronese, delle conferenze le quali avranno, per gli studiosi, un particolare interesse.

Tra i ricevimenti offerti ai congressisti figurano un ricevimento al Museo capitolino, mercoledì 8, alle ore 22; una visita al Palatino, per invito del ministro della pubblica istruzione, giovedì 9, alle ore 15; un concerto orchestrale al Corea, giovedì 9, alle ore 21; una gita a villa Adriana e a Tivoli, domenica 12 aprile.

In Campidoglio. — Coll'ordine del giorno precedentemente annunziato, questa sera, alle 21, il Consiglio comunale è convocato in seduta pubblica e segreta.

Necrologio. — Il senatore Antonio Colocci, del quale un dispaccio annunziava, avanti ieri, la morte avvenuta in Jesi il 4 corrente, era nato in quella ridente città il 25 settembre 1821 da antica ed illustre famiglia patrizia, da cui ereditò il titolo di marchese.

A soli 16 anni il Colocci si dedicò cogli scritti e colle opere alla causa liberale. Prese parte nel 1848 come sergente alla campagna nel Veneto e si trovò al bombardamento di Treviso e all'assedio di Vicenza. Difensore di porta San Pancrazio nella giornata gloriosa del 30 aprile, fu membro della costituente romana.

Fu ascritto alla *Giovane Italia*, poi ai *Comitati cavouriani* preparando la sollevazione delle Marche. Fu scoperto e condannato, ma potè rifugiarsi in Firenze.

Nel 1860, prese parte alla spedizione di Urbino e, precedendo il generale Cialdini, corse in Iesi a proclamare la caduta del Governo pontificio. Alieno per sè d'ogni onore, rifiutò la prefettura offertagli da Lorenzo Valerio, accettando invece di rappresentare la sua città in Parlamento per la ottava e nona legislatura.

Del suo vasto patrimonio, gran parte spese per la causa italiana, armando, a propie spese, 500 volontari jesini che si unirono alla spedizione garibaldina dell'Agro romano, assai distinguendosi a Monterotondo.

Nominato senatore il 16 marzo 1879, il Colocci ebbe dal Governo incarichi amministrativi a Loreto ed a Roma, nella Provincia e nella sua città tenendo saggiamente le più onorifiche cariche. Era vedovo di Enrica Vespucci, ultima discendente del grande navigatore Americo Vespucci. Studiosissimo di letteratura scriveva con eleganza ed arguzia, dimostrandosi anche profondo conoscitore delle concezioni filosofiche: gentiluomo perfetto, di animo mite e benefico, la morte di questo venerando patriota è un vero lutto per la patria che in lui perde uno dei più nobili e disinteressati figli. Onore alla sua memoria.

Avvertimento ai navigatori. — Il Ministero della marina comunica che il R. console generale di Odessa ha partecipato che è stato permesso alle navi mercantili durante la tempesta, allorquando non è possibile tenersi in mare, d'entrare nel porto di Sebastopoli anche prima della levata del sole, ma con l'obbligo assoluto di fermarsi gettando l'ancora per la visita non avvicinandosi allo Stazionario militare di Sebastopoli. In tal caso le navi, avvicinandosi alla batteria del Monastero Chersonesk, dovranno accendere a bordo due « false fire blue flame » dalla parte della batteria, e solamente dopo avere acceso quei fanali, getteranno l'àncora senza avvicinarsi allo Stazionario militare di Sebastopoli.

Disastro automobilistico. — Ieri, a Padova, presente numeroso pubblico, hanno avuto luogo le corse automobilistiche promosse dall'« Automobile Club Veneto », sul rettifilo Padova-Bovolenta.

Vi parteciparono trentadue automobili.

Dopo l'ultima prova l'automobile *Aquila*, proprietario e conducente Baltrieri, di Bologna, oltrepassato il traguardo, si era fermato sulla strada. Sopraggiunse improvvisamente e velocemente la vettura-automobile 76-85, che pure aveva partecipato alle corse, proprietario e conducente il conte Del Torso, di Udine.

In seguito all'urto fra le due vetture, l'*Aquila* precipitò nel fosso vicino, senza che avvenissero disgrazie. L'automobile 76-85, per evitare il fosso, sterzò a destra, investendo un gruppo di sette persone.

Il sedicenne Ettore Valdemara morì quasi subito. Altri sei uomini, fra i 20 ed i 30 anni, sono feriti.

Al Corea. — Il concerto sinfonico dato ieri all'anfiteatro Corea con l'intervento del pianista signor Ferruccio Busoni, fu un successo per l'egregio artista. Egli venne molto applaudito dalle scelto sebbene non numeroso uditorio, specialmente nella corretta esecuzione dei *Preludi* dello Chopin, e per le vive insistenze del pubblico vi aggiunse la *6ª polonaise* dello stesso Chopin.

Interpetrò poi con rara valentia il *concerto in do min.* di Beethoven e quello in *mi bem. magg.* del Liszt, nell'esecuzione dei quali venne accompagnato dalla valente orchestra municipale diretta egregiamente dal maestro Alessandro Bustini, che divise con il Busoni gli applausi del pubblico.

Matinèe di beneficenza. — Il giorno di sabato 11 corr., alle ore 15.30, nel *foyer* del teatro Nazionale e sotto il patronato di un gruppo di gentili e caritatevoli signore avrà luogo una *matinée* di beneficenza, nella quale sarà eseguito il seguente programma:

Parte prima.

1. Listz - *Campanella* (Paganini) - Signorina E. Purificati — 2. Gounod - *Ave Maria* - Soprano signora E. Galeazzi — 3. Tosti - *Romanza* - Baritono sig. F. Donnini — 4. Leoncavallo - *Mattinata* - Tenore sig. P. Belardi — 5. Tirindelli - *Amore, amor!* - Signora E. Galeazzi — 6. *Monologo* - Signorina M. Tommasi.

Parte seconda.

7. Tosti - *Lasciami, lascia ch'io respiri* - Sig. G. Battaglini — 8. Meyerbeer - *L'Africana* (O paradiso) - Sig. P. Belardi — 9.

Mandelssohn - (Op. 28) - Signorina E. Purificati — 10. *Monologo* - Sig. Simoneschi — 11. Massenet - (Aria) - Sig. F. Donnini — 12. Boito - *Mefistofele* (Nenia) - Signora E. Galeazzi — 13. Verdi - *I Lombardi* (Terzetto) - Signori Galeazzi, Belardi, G. Battaglini.

Al piano la signorina B. Cocchi.

Nelle riviste. — Nelle riviste ci sembra di poter comprendere il *Travaso delle idee* (della domenica), il quale costituisce appunto una rassegna ebdomadaria, un'agile e interessante cinematografia di quanti eventi e personaggi il genio della caricatura vien presentando al pubblico sulle scene della vita politica, artistica o mondana. Nulla sfugge all'obbiettivo dei nostri giocondi colleghi, dalle cose ridicole allo serio, dall'attillato portatore di giganteschi solini e di caramella al rigido funzionario, dalla commedia brillante a.. alla *Gazzetta ufficiale*. Sicuro, anche questa, e perchè no? si trova qualche volta nel « giro », in cui vien presa dal piacevole periodico la società contemporanea, e il più recente numero di esso ne è una prova palpitante.

Occorre però dire che il *Travaso* esercita il suo umorismo di buona lega in modo così fine e garbato che neppure i più meticolosi dei suoi « soggetti » hanno ragione di lamentarsene. Per parte nostra, ci compiacciamo della sua buona memoria e lo ringraziamo. Anzi prendiamo l'occasione per confermare che l'erede legittimo dell'immortale Tito Livio Cianchettini continua ad intrecciare al suo spirito colto e cortese una tal dose di buon senso da renderlo sinceramente raccomandabile ai lettori. Laonde non esitiamo ad augurargli che si moltiplichi ancora e sempre la sua già grande diffusione e crescano a lui dintorno le universali simpatie.

Movimento commerciale. — Il 3 corrente furono caricati a Genova 1062 carri, di cui 489 di carbone pel commercio e 74 per l'Amministrazione ferroviaria; a Venezia 341, di cui 124 di carbone pel commercio e 62 per l'Amministrazione ferroviaria; a Savona 308, di cui 172 di carbone pel commercio e 76 per l'Amministrazione ferroviaria; a Livorno 172, di cui 91 pel commercio; a Spezia 149, di cui 76 di carbone pel commercio e 33 per l'Amministrazione ferroviaria.

Marina militare. — La R. nave *Vesuvio* ieri l'altro partì da Kobe per Yokohama.

Marina mercantile. — I postali *Virginia* ed *Indiana*, del Ll. it., partirono il giorno 2, il primo da Buenos Aires per gli scali del Brasile ed il secondo da Barcellona per Montevideo e Buenos Aires. — Il giorno 3 i piroscafi *Città di Torino* ed *Argentina*, della Veloce, partirono da Barcellona, il primo per gli scali dell'America centrale ed il secondo per il Brasile e l'Argentima; il *Principe di Udine*, del Ll. Sabaudo, da Gibilterra proseguì per Santos e Buenos Aires, ed il *Re d'Italia*, anche del Ll. Sabaudo, giunse a New York; il postale *Toscana*, della S. it., da Teneriffa proseguì per il Brasile e l'Argentina. Ieri l'altro il postale *Tommaso di Savoia*, del Ll. Sabaudo, partì da Buenos Aires per Santos, ed il vapore *Indiana*, del Ll. it., passò per Gibilterra diretto a Las Palmas.

TELEGRAMMI

(Agenzia Stefani)

PIETROBURGO, 4. — L'*ukase* imperiale che scioglie la Dieta finlandese ed ordina le nuove elezioni sarà promulgato probabilmente domani.

CEUTA, 4. — Lo *steamer Apostel*, che era partito per soccorrere un vapore arenato sulla spiaggia di Siri, è ritornato a Ceuta. Il capitano ha dichiarato che il vapore arenato è il *Zoroaster* del compartimento di Londra. Il *Zoroaster* proveniva da Cadice ed era diretto a Lisbona con un carico di carbone.

Il rimorchiatore tedesco *Nerva* lavora al salvataggio.

Il semaforo di Ceuta segnala che da ieri sera uno *steamer* inglese è arenato al nord di Tariff.

BERLINO, 4. — *Reichstag*. — Si approva con 200 voti contro 179 e tre astensioni l'articolo settimo del progetto di legge sulle Associazioni che riguarda la lingua, nella forma stabilita dalla Commissione sulla base del compromesso fra i partiti del blocco.

L'esito della votazione viene accolto da lunghi applausi della maggioranza.

MOSCA, 4. — Un dispaccio da Kars al *Golosnioki* conferma che il 4° corpo d'armata turco, ritornando da Erzourum s'avanza verso la frontiera russa. Gli indigeni che attraversano ogni giorno la frontiera dicono d'incontrare pattuglie turche in tutte le direzioni.

PIETROBURGO, 4. — Il *Russkos Slovo* pubblica un dispaccio da Tiflis che annunzia che la ferrovia transcaucasica ha sospeso il trasporto delle merci per Kars.

BERLINO, 4. — La *Norddeutsche Allgemeine Zeitung* scrive: Un dispaccio da Venezia ad un giornale berlinese sopra una pretesa visita del principe Nicola del Montenegro all'Imperatore Guglielmo ha provocato dalla stampa tedesca ed estera commenti sulla importanza politica di quella visita. Se non chè la *Frankfürter Zeitung* ha annunziato nel frattempo che il Principe del Montenegro dichiarò ad un suo redattore di non aver visto l'Imperatore Guglielmo a Venezia. In realtà, soggiunge la *Norddeutsche Allgemeine Zeitung*, il colloquio non è avvenuto e l'Imperatore Guglielmo mentre si trovava a Venezia ignorò perfino che il Principe del Montenegro volesse fargli visita.

BELGRADO, 5. — Il Club dei giovani radicali ha deciso di fare l'ostruzionismo, a cominciare da lunedì, poichè i ministeriali della Scupstina hanno rifiutato di aderire alla proposta dei giovani radicali di discutere il trattato di commercio con l'Austria-Ungheria prima del bilancio.

PIETROBURGO, 5. — L'*Agenzia telegrafica di Pietroburgo* è informata che lo scioglimento della Dieta finlandese è imminente, in seguito al voto della Dieta sulla proposta dei socialisti contro il Governo.

TEHERAN, 5. — Mukhber El Muelk, presidente al Parlamento, si è dimesso.

Mumtas Ed Dauleh è stato eletto nuovo presidente.

WASHINGTON, 5. — Due trattati di arbitrato, uno fra gli Stati Uniti e la Gran Brettagna e l'altro fra gli Stati Uniti e la Norvegia, sono stati firmati al Dipartimento di Stato. Questi trattati sono stabiliti sulle stesse basi di quelli firmati precedentemente.

LISBONA, 5. — Alcuni disordini senza importanza sono avvenuti nelle sezioni elettorali di Anios e di Alcantara senza però interrompere le operazioni di scrutinio.

Non sono segnalati incidenti ad Oporto, nè nei capoluoghi di provincia.

In alcune sezioni di Lisbona città il numero di voti riportati dai repubblicani si trova in aumento. I repubblicani vi riporteranno la maggioranza, ma probabilmente perderanno nelle sezioni suburbane.

Nelle circoscrizioni del distretto di Lisbona riusciranno soltanto quattro deputati della minoranza.

Il risultato completo delle elezioni sarà conosciuto solamente martedì prossimo.

I risultati finora noti delle elezioni danno eletti 98 deputati della concentrazione monarchica sul totale di 146 deputati da eleggersi.

LISBONA, 5. — Alcuni tumulti avvennero in parecchie riunioni elettorali a Lisbona a causa della diffidenza degli elettori sulla sincerità dello scrutinio e della mancanza di rispetto verso le autorità. Attruppamenti si formarono alle porte delle chiese ove avveniva la votazione e furono dispersi. Senonchè i tumulti assumendo in alcune riunioni elettorali il carattere di rivolta, le truppe spararono i fucili; vi sono alcuni morti e feriti.

PIETROBURGO, 6. — Un *ukase* ordina lo scioglimento della Dieta finlandese per oggi.

Le elezioni per la nuova Dieta, che si riunirà il 1° agosto, si faranno il 1° luglio.

OVIEDO, 6. — Un'esplosione di una cartuccia di dinamite è avvenuta nella miniera Felicidad. Vi sono quattro morti ed un ferito.

BIARRITZ, 6. — Nella lettera autografa diretta al Re per presentargli le sue dimissioni Sir H. Campbell-Bannermann dice che è obbligato con rammarico a conformarsi al parere dei medici, che gli raccomandano il più completo riposo.

Il Re ha inviato a Londra una circolare ufficiale che annuncia l'accettazione ufficiale delle dimissioni di Bannermann.

Asquith è atteso a Biarritz fra due o tre giorni.

LISBONA, 6. — Iersera furono scagliati dei sassi contro gli uffici dei giornali *Diario Illustrado*, organo dei franchisti, *Popular*, organo del partito rigeneratore, e *Portugal*, organo dei nazionalisti.

LISBONA, 6. — Sono state prese severe misure per la sorveglianza delle urne che racchiudono le schede. La circolazione si è ristabilita in piazza Don Pedro e di fronte alla chiesa di San Domenico.

Gruppi di giovani hanno fatto una dimostrazione innanzi alla chiesa e nelle vie, ma i gruppi di elettori repubblicani si sono dispersi.

LONDRA, 6. — Stanotte fra le due e le tre due case situate in Castle Street, nelle vicinanze di Oxford Street, occupate da stranieri, impiegati di albergo, per la maggior parte tedeschi, sono crollate seppellendo una quarantina di persone.

S'ignora ancora il numero delle vittime.

Finora sono stati estratti 3 cadaveri e 15 feriti che sono stati trasportati all'ospedale.

TEHERAN, 6. — Avendo Mukhber El Muelk, eletto presidente del Parlamento, declinato la carica, Munta Oussulck, fratello del ministro persiano a Parigi, è stato nominato in sua vece a quel posto.

Munta Oussulck ha accettato.

OSSERVAZIONI METEOROLOGICHE

del R. Osservatorio del Collegio Romano

del 5 aprile 1908

Il barometro è ridotto allo zero	0°
L'altezza della stazione è di metri	5[illegible]60
Barometro a mezzodì	751 78
Umidità relativa a mezzodì	65.
Vento a mezzodì	S.
Stato del cielo a mezzodì	nuvoloso.
Termometro centigrado	massimo 15 8.
	minimo 10 3.
Pioggia in 24 ore	4.0.

5 aprile 1908.

In Europa: pressione massima di 772 all'estremo nord-ovest della penisola Iberica, minima di 752 sul golfo Ligure.

In Italia nelle 24 ore: barometro ovunque abbassato fino a 10 mm. al nord; temperatura lievemente diminuita sull'Emilia, generalmente aumentata altrove; pioggie sparse, più numerose ed abbondanti in val Padana, accompagnate da qualche temporale.

Barometro: si è formata una depressione sul golfo Ligure a 752; massimo a 762 sul mar Jonio.

Probabilità: venti generalmente sul 3° quadrante, alquanto forti sull'alto Tirreno, moderati altrove; cielo vario al sud e Sicilia, nuvoloso altrove con qua e là pioggie; Tirreno alquanto agitato.

BOLLETTINO METEORICO

dell'Ufficio centrale di meteorologia e di geodinamica

Roma, 5 aprile 1908

STAZIONI	STATO del cielo ore 8	STATO del mare ore 8	TEMPERATURA precedente	
			Massima	Minima
			nelle 24 ore	
Porto Maurizio	$^{1}/_{2}$ coperto	agitato	14 5	10 5
Genova	coperto	legg. mosso	12 9	7 1
Spezia	$^{1}/_{2}$ coperto	mosso	14 0	8 2
Cuneo	piovoso	—	13 3	4 8
Torino	coperto	—	13 6	6 1
Alessandria	$^{3}/_{4}$ coperto	—	13 8	6.4
Novara	coperto	—	15 0	4 9
Domodossola	$^{1}/_{4}$ coperto	—	15 5	1 8
Pavia	piovoso	—	11 2	4 9
Milano	coperto	—	15 0	5 1
Como	coperto	—	15 4	5 6
Sondrio	piovoso	—	14 7	2 5
Bergamo	piovoso	—	13 5	1 2
Brescia	coperto	—	14 1	5 6
Cremona	piovoso	—	15 9	7 2
Mantova	$^{1}/_{2}$ coperto	—	11 4	5 4
Verona	coperto	—	13 6	8 0
Belluno	piovoso	—	12 5	1 8
Udine	coperto	—	14 0	4 6
Treviso	coperto	—	14 8	7 0
Venezia	coperto	legg mosso	12 0	7 0
Padova	coperto	—	9 6	7 4
Rovigo	$^{1}/_{4}$ coperto	—	10 2	4 5
Piacenza	coperto	—	14 2	6 0
Parma	piovoso	—	13 9	6 0
Reggio Emilia	$^{3}/_{4}$ coperto	—	14 2	6 8
Modena	nebbioso	—	14 1	4 3
Ferrara	$^{1}/_{2}$ coperto	—	16 2	5 9
Bologna	$^{1}/_{2}$ coperto	—	15 1	7 2
Ravenna	—	—	—	—
Forlì	$^{1}/_{2}$ coperto	—	17 8	6 2
Pesaro	sereno	calmo	14 0	10 0
Ancona	$^{3}/_{4}$ coperto	calmo	17 0	6 0
Urbino	coperto	—	14 1	7 4
Macerata	$^{3}/_{4}$ coperto	—	17 3	7 7
Ascoli Piceno	$^{3}/_{4}$ coperto	—	16 0	6 0
Perugia	coperto	—	14 0	6 4
Camerino	coperto	—	12 0	6 6
Lucca	coperto	—	15 4	7 8
Pisa	coperto	—	16 0	8 0
Livorno	coperto	tempestoso	15 7	9 0
Firenze	coperto	—	15 2	7 4
Arezzo	coperto	—	15 8	6 2
Siena	$^{1}/_{4}$ coperto	—	13 8	6 8
Grosseto	—	—	—	—
Roma	coperto	—	16 3	10 3
Teramo	coperto	—	18 2	8 3
Chieti	coperto	—	15 0	7 3
Aquila	coperto	—	13 3	5 7
Agnone	piovoso	—	13 0	3 4
Foggia	coperto	—	18 3	1 6
Bari	coperto	legg. mosso	13 8	6 8
Lecce	coperto	—	17 6	7 6
Caserta	coperto	—	17 8	8 0
Napoli	coperto	mosso	14 7	8 8
Benevento	piovoso	—	17 0	7 0
Avellino	coperto	—	12 5	2 2
Caggiano	coperto	—	12 2	3 4
Potenza	coperto	—	11 4	3 7
Cosenza	$^{1}/_{2}$ coperto	—	16 0	6 8
Tiriolo	$^{3}/_{4}$ coperto	—	11 0	5 3
Reggio Calabria	sereno	calmo	17 0	11 0
Trapani	coperto	calmo	17 6	10 8
Palermo	nebbioso	tempestoso	16 5	11 0
Porto Empedocle	$^{1}/_{2}$ coperto	calmo	14 5	11 0
Caltanissetta	coperto	—	13 5	6 7
Messina	sereno	calmo	16 6	8 7
Catania	piovoso	calmo	17 2	9 6
Siracusa	$^{3}/_{4}$ coperto	mosso	17 4	3 0
Cagliari	coperto	legg. mosso	17 0	7 6
Sassari	coperto	—	15 5	7 1

Direttore G. B. BALLESIO. Tipografia delle Mantellate. RAFFAELE TUMINO, *gerente responsabile.*